David Mason

Salerno

un pie en Europa

San Martin Historia del Siglo de la violencia



batallas libro n.º 13

Barrie Pitt presenta la historia ilustrada del siglo de la violencia que edita San Martín

La cronología del siglo XX es un catálogo de violencia como jamás hasta ahora conociera el mundo. Dos guerras a escala mundial han señalado las cimas de la inevitable inclinación del hombre hacia la violencia; pero el período no ocupado por esas guerras no ha sido menos violento: la humanidad no ha cesado de prepararse para la violencia, de ejecutar actos violentos o de ocuparse de sus consecuencias.

Cuanto más capaz se hace la raza humana de controlar el medio que la rodea, más le empuja su ansia de autoafirmación a poner en peligro ese medio con el uso de la violencia. El instinto de luchar y destruir parece ser tan básico en la naturaleza humana como el instinto de amar y crear.

Para comprender mejor este siglo de violencia, **San Martín-Ballantine** inicia ahora la publicación de una extensa colección, la **Historia Ilustrada del Siglo de la Violencia.** En ella se integrará la historia ilustrada de la Segunda Guerra Mundial, que tan enorme éxito tiene, y que continuará ofreciendo las series ya conocidas por sus lectores. Seguirán apareciendo los libros de Batallas, Campañas y Armas de la Segunda Guerra Mundial, y se ampliarán para incluir otras batallas, campañas y armas de todo el siglo de otros períodos y diferentes países, desde el Oriente Medio hasta Vietnam y desde la España de 1936 hasta las luchas revolucionarias de América del Sur. En la serie de **Personajes** se presentan biografías de los hombres: unos, de reconocida grandeza; otros, de infausto recuerdo, que arrastraron a la humanidad a la violencia o que emplearon la violencia para dirigir la lucha por la paz. Ya se han publicado las biografías de **Patton, Skorzeny, Hitler, Tito, Mussolini** y **Zhukov.**

Los libros irán, en todos los casos, profusamente ilustrados. El siglo XX ha sido la era de la cámara fotográfica, gracias a la cual han podido desarrollarse nuevas técnicas de presentación. Hemos demostrado bien el dominio de dichas técnicas con la **Historia Ilustrada de la Segunda Guerra Mundial.** Dondequiera que haya tenido lugar un hecho de violencia ha habido una cámara pronta a registrarlo. El equipo de investigadores de la colección ha recorrido los archivos públicos y las colecciones particulares de todo el mundo en busca de las mejores fotografías, para que todos los libros vayan inmejorablemente ilustrados. Los textos se deben a las plumas de los escritores y comentaristas más competentes del mundo, cada uno experto en su campo. Todos son concisos y de fácil lectura; textos e ilustraciones componen juntamente una nueva forma de presentar la información. Los libros ilustrados de San Martín son un nuevo tipo de libros para el lector moderno.

Salerno: un pie en Europa

Salerno: un pie en Europa

David Mason

Director Editorial: Barrie Pitt
Editor: David Mason
Director Artístico: Sarah Kingham
Asesor Artístico: Denis Piper
Editor Gráfico: Robert Hunt
Dibujos: David Allen
Ilustraciones: John Batchelor
Investigación Fitográfica: Jonathan Moore
Cartografía: Richard Natkiel

Las fotografías de esta obra han sido especialmente seleccionadas de los archivos siguientes: de izquierda a derecha páginas 4-5 Museo Imperial de Guerra; 8-9 Ejército de los Estados Unidos; 10 Agencia de Prensa Keystone; 14 Keystone; 14 Radio Times Hulton Picture Library; 15 Alfredo Zennaro; 15-17 Keystone; 18-20 Zennaro; 22 IWM; 23-25 Ejército de los Estados Unidos; 26 Keystone; 27 IWM; 28 Ejército EE.UU.; 28 Keystone; 30 Camera Press/IWM; 30 Keystone; 31 Archivo Nacional de los Estados Unidos; 31-32 Zennaro; 33 Keystone; 34 Ejército EE.UU.; 36 Bundesarchiv, Coblenza; 38-39 Archivos EE.UU.; 40-42 IWM; 44-45 Zennaro; 44-45 Archivos EE.UU.; 46 Ejército EE.UU.; 46-47 IWM; 48 Ejército EE.UU.; 48 IWM; 49 Ejército EE.UU.; 49 Keystone; 50-52 IWM; 52-53 Archivos EE.UU.; 54-57 IWM; 58-59 Ejército EE.UU.; 60-61 Keystone; 62-65 Ejército EE.UU.; 66-68 Archivos EE.UU.; 72-75 IWM; 76 Bundesarchiv; 77-78 IWM; 79 Ejército EE.UU.; 80 Zennaro; 80 IWM; 81 Ullstein GmbH; 82-83 IWM; 84-86 Ejército EE.UU.; 87 IWM; 88-89 Ejército EE.UU.; 92-93 IWM; 94-95 Fuerzas Aéreas EE.UU.; 96-97 Ejército EE.UU.; 96-98 Archivos EE.UU.; 99-102 Keystone; 112-115 Zennaro; 116 Ejército EE.UU.; 118-119 IWM; 120-122 Ejército EE.UU.; 125 Archivos EE.UU.; 124-125 Fuerzas Aéreas; 126-127 IWM; 128 Ejército; 128-129 Ejército; 132 IWM; 133 Ejército; 134-135 Sado-Opera Mundi; 136-137 RTH; 138-139 IWM; 141-143 Ejército; 142-147 IWM; 147 Ejército; 148 Archivos EE.UU.; 148 Ejército; 149 Fuerzas Aéreas; 149 IWM; 152 Ejército; 153 IWM; 154 Ejército; 155 IWM; 155 Archivos EE.UU.; 156-157 Fuerzas Aéreas; 156-157 Ejército; 158-159 Keystone. Portada anterior: Archivo Nacional de los Estados Unidos. Portada posterior: Ejército de los Estados Unidos.

Traductor: Diorki

Primera Edición Publicada en Estados Unidos por Pan/Ballentine

LIBRERIA EDITORIAL SAN MARTIN
Puerta del Sol, 6
MADRID-14

Impreso en España - Printed in Spain
por Altamira-Rotøpress, S. A.
Depósito legal: M. 11.799/75
I.S.B.N. 84-7140-101-0

Indice

Vuelta a Europa

Introducción por Barrie Pitt

En la tarde del 8 de septiembre de 1943, una flota de invasión aliada surcaba acompasadamente las calmas aguas del mar Tirreno, aproximándose a las bahías que contornean el golfo de Salerno, en tierras de Italia. Sus barcos habían partido de puertos tan ampliamente espaciados como Orán, Bizerta, Tripolí y Palermo en Sicilia. A bordo, las tropas iban con buena moral, ya que a las 18.30 horas habían oído la voz de su comandante en jefe, por los sistemas de altavoces de los barcos, anunciando la rendición de Italia.

Si el general Eisenhower hubiese previsto la reacción de los hombres del Quinto Ejército de Mark Clark, indudablemente habría esperado un momento más apropiado para lanzar esta transcendente noticia, cuyo solo anuncio habría acabado con la tensión que implicaba el acercamiento a la costa enemiga. Relajados los músculos, las tropas estarían entonces prontas para bromear reír cuando sus emociones reprimidas se hubiesen aflojado; fue un enfoque erróneo de cómo efectuar la aproximación en una operación de asalto. Las tropas norteamericanas y británicas del Quinto Ejército descubrirían pronto que la pérdida de sus aliados italianos no afectaba a las virtudes combativas de los soldados alemanes.

La tarea de planear un desembarco (de nombre en clave Avalancha) cerca de Nápoles había sido adjudicada al Quinto Ejército de los Estados Unidos. Dos puntos se habían tomado en consideración: uno en la llanura costera de Volturno, en el golfo de Gaeta, al Norte de Nápoles (recomendada por Mark Clark y por los jefes de la aviación norteamericana), y el segundo al Sur de Nápoles, en Salerno, donde había buenas playas, aunque cercadas por altas montañas, con salidas hacia Nápoles que pasaban por las altas y rocosas cimas del Monte Picenti. Los británicos consideraban que la zona del golfo de Gaeta estaba demasiado alejada para que la cobertura aérea fuera eficaz, y que incluso las playas de Salerno serían difíciles de cubrir, ya que la autonomía de Spitfire con base en Sicilia no le permitiría permanecer más de veinte minutos sobre las cabezas de playa. Los británicos vencieron en su argumentación y basaron sus esperanzas en la captura del aeródromo de Montecorvino, en la zona del desembarco, para proporcionar una cobertura aérea constante sobre los barcos que transportaban suministros a las playas.

El Quinto Ejército constaba de dos cuerpos de Ejército, el X británico, mandado por el teniente general McCreery, y el VI de los Estados Unidos, bajo mando del general Dawley; al X se le asignó el sector Norte de la zona de desembarco y al VI el sector Sur; el río Sele separaba a uno de otro.

Los primeros desembarcos se desarrollaron favorablemente; los exploradores norteamericanos avanzaron rápidamente tierrra adentro y capturaron los altos picos al otro lado del paso de Chiunzi, mientras los comandos británicos desembarcaban a su derecha, en Vietri sul Mare, y se abrían paso contra una fuerte oposición, hasta Salerno. Pero los desembarcos principales al Norte y al Sur del río Sele se desarrollaron con un marcado contraste; en el Norte, los buques lanzaron una cortina de fuego para suavizar la oposición antes del asalto, pero en el Sur las lanchas de desembarco que se habían aproximado en silencio y en la oscuridad, se vieron iluminadas de repente por las bengalas alemanas y sometidas a un denso fuego; se produjo un cierto pánico y hasta la mañana siguiente no se reafirmaron la disciplina y el orden. La causa de esta aproximación silenciosa era una orden expresa de Mark Clark, dictada probablemente con ánimo de lograr la sorpresa. Fue una previsión que no tuvo éxito.

Durante los meses precedentes a la invasión de los aliados en el Sur de Italia, los alemanes habían decidido qué acciones tomarían en el caso y momento en que su compañero del Eje decidiese pactar un acuerdo de paz por separado. Tenían grandes sospechas de las intenciones de Italia, y aunque Kesselring —comandante en jefe del Sur— trabajaba en estrecha colaboración con los italianos, formulando planes para rechazar cualquier invasión aliada, Hitler había decidido ya ocupar Italia y había trasladado fuerzas adicionales al país, aumentando ostensiblemente las defensas. Su plan era mantener una línea fortificada en el Norte de los Apeninos y, si los italianos capitulaban, trasladar a Rommel al Norte de Italia y hacer que Kesselring se retirase desde el Sur, hasta unirse con aquél, que es quien asumiría el mando total. En el caso de que los aliados invadiesen Italia antes de la capitulación, el Generaloberst von Vietinghoff —Décimo Ejército alemán— rechazaría los desembarcos con el apoyo italiano, para mantener abiertas las líneas de retirada hacia Roma.

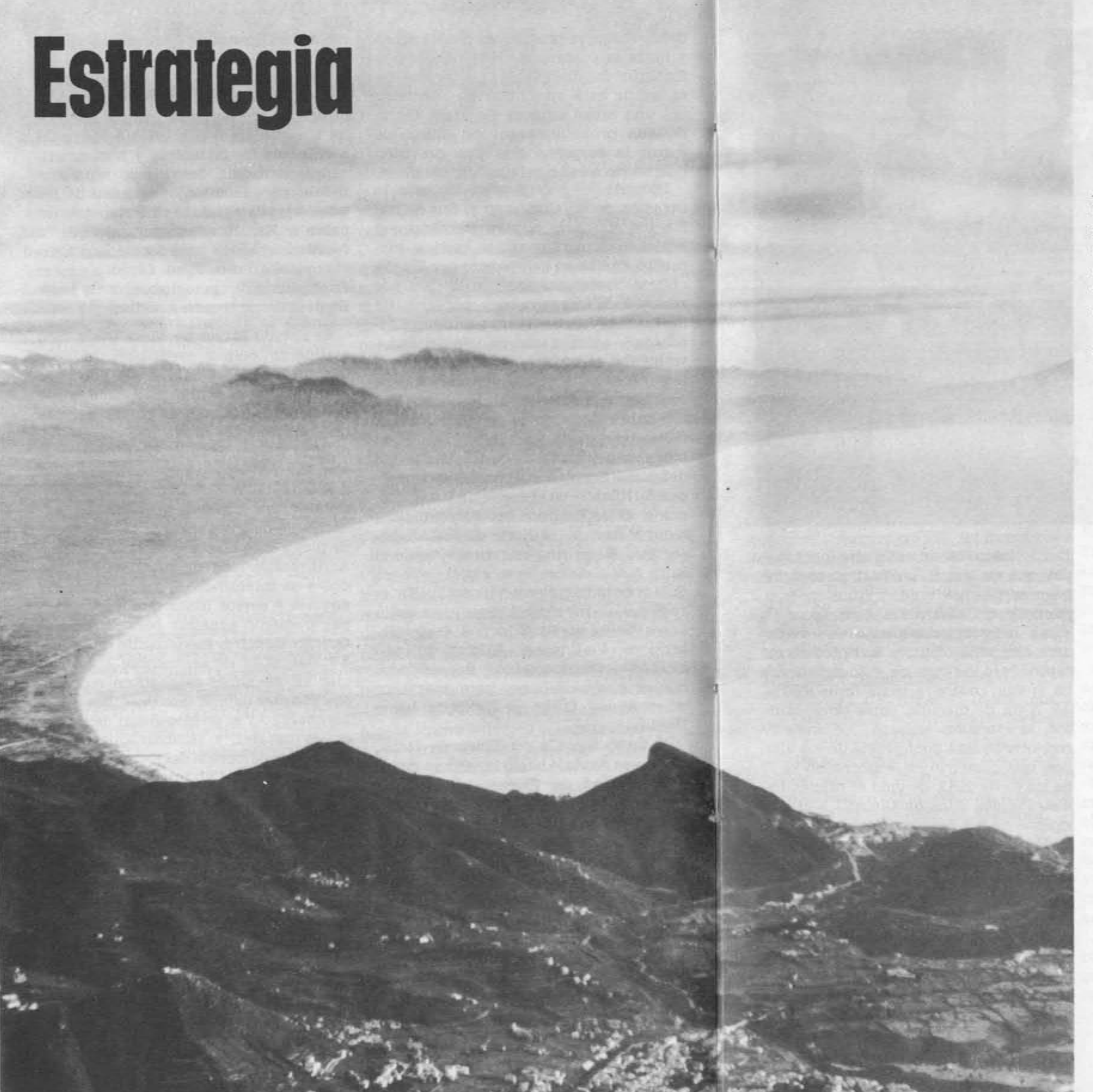
Al anunciarse la rendición de Italia, que no se produjo hasta la víspera de los desembarcos de Salerno, Vietinghoff tuvo que decidir qué tipo de acción iba a tomar. No pudiendo establecer contacto con Kesselring, pero tranquilizado por la actitud no agresiva de muchas tropas italianas, que consentían ser desarmadas o simplemente abandonaban sus uniformes y armas y se diluían en el campo, optó por tratar de rechazar hacia el mar la fuerza de invasión y concentró sus fuerzas en Salerno. Fue una decisión con la que Kesselring se mostró de acuerdo.

Se trabó la batalla y las fuerzas alemanas aplicaron la mayor parte de su esfuerzo contra el sector británico, hasta que el 13 de septiembre Vietinghoff descubrió la brecha entre los dos cuerpos de Ejército en el Sele. Dedujo erróneamente que los británicos y norteamericanos se habían desplegado separadamente para facilitar la retirada de las playas y, olfateando la victoria, envió un cable a Kesselring asegurando que la resistencia aliada ante su Décimo Ejército estaba en colapso. Llegó a anotar en su diario de operaciones que la batalla de Salerno tocaba a su fin.

El Estado Mayor de Mark Clark hizo realmente planes eventuales para la evacuación de la cabeza de playa; se formalizaron dos, uno para cada grupo de ejército, aunque se previó además que uno de éstos se retirase en caso necesario y fuese enviado para reforzar al otro. La verdad era que las tropas aliadas se hallaban en Salerno, el 13 de septiembre, en situación crítica. Sin embargo, se decidió lanzar sobre la cabeza de playa a los hombres de la 82 División Aerotransportada de los Estados Unidos y se intensificaron los bombardeos navales y aéreos hasta que nuevas tropas pudieron penetrar para reforzar al Quinto Ejército, fuertemente presionado. Así, el 18 de septiembre era obvio que los alemanes estaban en retirada; sus ataques habían sido desechos por el bombardeo y el preciso fuego de los cañones navales, y estaban amenazados por la aproximación del Octavo Ejército británico desde Calabria.

Durante algunos días, la suerte de la batalla de Salerno estuvo, pues, en el fiel de la balanza. Si los alemanes hubiesen empleado más tropas, acaso habrían arrojado al Quinto Ejército al mar; así supieron los aliados que no debían dar ningún valor real militar a la rendición de Italia. La severidad de la lucha fue además un augurio de las batallas que seguirían a medida que los aliados se abrían camino lentamente por la península italiana.

Estrategia



A las 6.30 de la tarde del 8 de septiembre de 1943, el general Eisenhower, comandante en jefe de las fuerzas aliadas en el Mediterráneo, anunció que habían cesado las hostilidades entre Italia y los aliados y que se había proclamado un armisticio.

El documento de rendición había sido firmado, de hecho, en la recién conquistada isla de Sicilia el 3 de septiembre, pero Eisenhower había decidido mantenerlo en secreto para obtener las mejores ventajas posibles para las tropas aliadas, comprometidas ahora en la lucha contra un Eje que resultaba bastante menos poderoso tras la retirada de Italia.

En el momento elegido por Eisenhower para hacer su anuncio, algunas de estas tropas se hallaban en el mar, camino de Italia, aproximándose a la bahía de Salerno, unas veinte millas al Sur del puerto de Nápoles.

El anuncio, transmitido por las radios de los barcos, había lanzado inevitablemente a los hombres a la confusión. Algunos se sorprendían de que hubiese ninguna necesidad de invasión; otros, lógicamente, pensaban que el desembarco sería una operación de rutina, sin oposición significativa. En algunos barcos, los oficiales más avisados habían aleccionado a sus hombres sobre los peligros de la confianza placentera; trataron de imbuirles la idea de que el arminsticio no supondría una diferencia perceptible, de que sólo los italianos estaban fuera de la guerra, no los alemanes, y de que la lucha sería dura, si no más, ya que el enemigo sería ahora el entrenado soldado alemán, sin descora-

La bahía de Salerno.



Los jefes del Estado Mayor Combinado se entrevistan en Casablanca.

zonados italianos que pudieran debilitar y deshacer las defensas.

Los hombres que tomaron nota de esta adventencia y disimularon sus esperanzadoras ilusiones fueron los sabios y afortunados: cuando llegó la hora de combatir, no se vieron desmoralizados por el choque de su ferocidad.

El esquema estratégico que llevó a esta invasión de Salerno y al anuncio simultáneo de la rendición de Italia había comenzado a desarrollarse en los primeros meses de 1943. En la conferencia de Casablanca, celebrada en enero, mientras se combatía todavía en Túnez, los aliados acordaron que a la campaña de Africa seguiría la invasión de Sicilia, dirigida fundamentalmente a asegurar las rutas marítimas a través del Mediterráneo, haciendo innecesario el largo viaje alrededor del cabo de Buena Esperanza. Después de estas dos operaciones, que en términos estratégicos deberían ser consideradas fundamentalmenta como defensivas, comenzaron a surgir las previsiones para una verdadera campaña ofensiva en el teatro europeo. Para los ingleses, esto significaba un ataque contra la tierra firme de Italia. A fin de discutir, entre otros asuntos, la cuestión italiana, los ingleses convocaron una conferencia de los aliados, que comenzó en Washington el 12 de mayo de 1943, cuando el primer ministro inglés Winston Churcill y el presidente de los Estados Unidos Franklin D. Roosevelt se reunieron, con sus jefes de estado mayor y consejeros, en el despacho ovalado de la Casa Blanca. Roosevelt dio la bienvenida a sus colegas con un discurso introductorio en el que subrayó que la clave de sus planes estaría en la intención de emplear contra el enemigo todos los recursos de armas y municiones y en no permitir la inmovilidad. Era éste un sentimiento con el que ninguno de los miembros del estado mayor estuvo en desacuerdo.

Winston Churchill abrió después la discusión propiamente dicha, e inmediatamente apuntó las diferencias de criterio entre los dos estados mayores, expresando al mismo tiempo la opinión un tanto optimista de que eran solamente diferencias de énfasis y de prioridad, que él estaba seguro que serían resueltas. Puso sobre el tapete varios objetivos, comenzando con el Mediterráneo. Allí la presa más importante era poner a Italia fuera de la guerra, lo que, en frase gráfica de Churchill, arrojaría un «escalofrío de soledad» sobre el pueblo alemán y podría ser el comienzo de su ruina. Es más; aun cuando la caída de Italia no fuese fatal para Alemania, tendría otros efectos: ejercería una influencia favorable sobre el gobierno turco, que podría facilitar bases de bombardeo para limpiar el Egeo; repercutiría en los Balcanes, donde la retirada de un gran número de tropas italianas induciría a los alemanes a abandonar la zona por completo o a trasladar tropas del frente ruso, aliviando así a la Unión Soviética; y eliminaría a la flota italiana, permitiendo que los portaviones y acorazados ingleses entraran en servicio contra el Japón, en el teatro del Pacífico o en el golfo de Bengala.

El segundo objetivo, después del Mediterráneo, era descargar a Rusia, que tenía retenidas a 185 divisiones alemanas en el frente del Este, y el mejor camino para cumplirlo era de nuevo eliminar a Italia de la guerra, obligando así a Alemania a enviar un gran número de tropas para mantener los Balcanes.

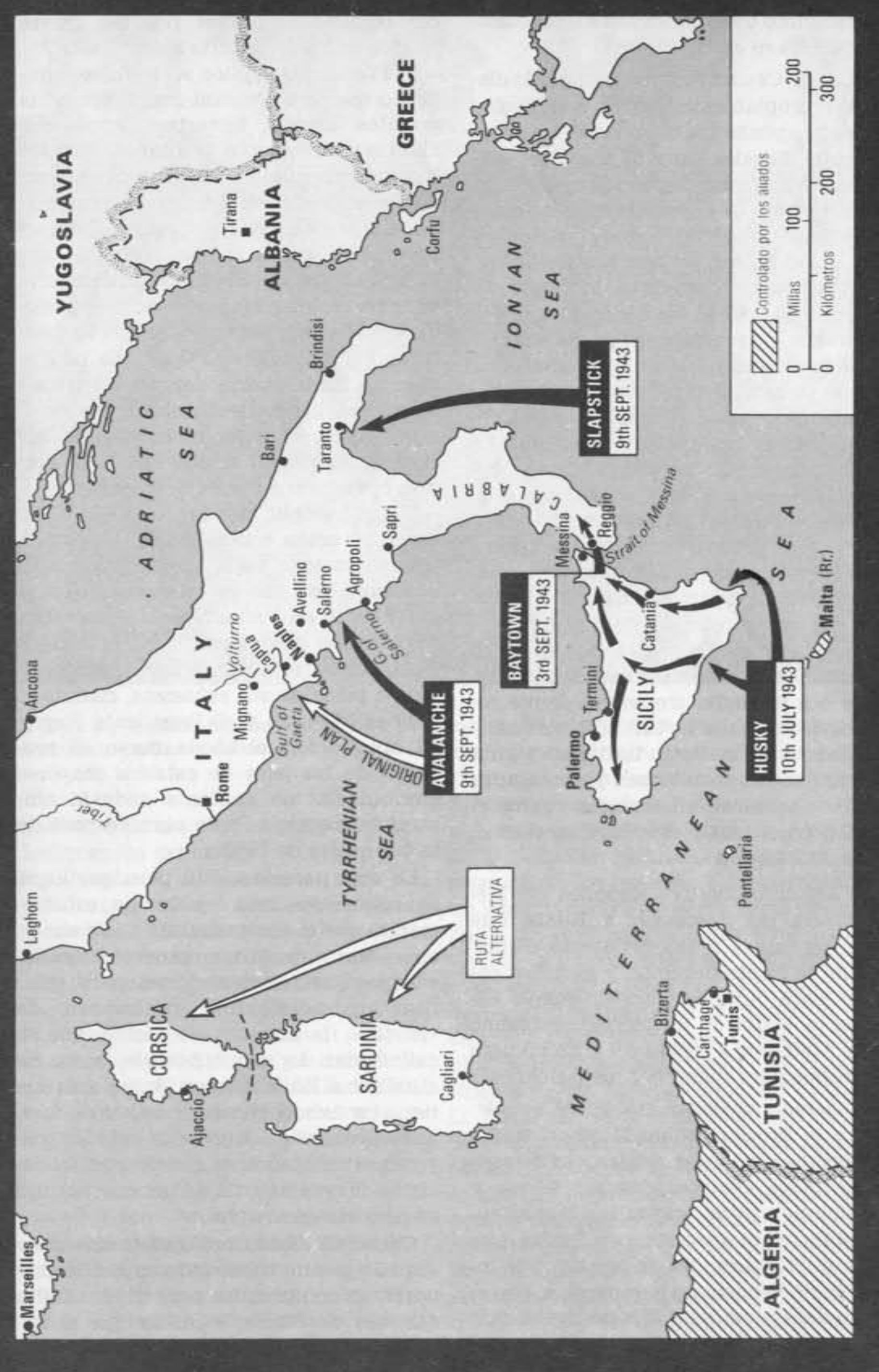
El tercer objetivo era muy simple. Como el Presidente había mencionado, se trataba de lanzar contra el enemigo los grandes ejércitos, fuerzas aéreas y municiones. ¿Qué harían las tropas entre el fin de la operación en Sicilia, que sería problablemente en agosto, y la invasión de Francia en perspectiva, con el cruce del Canal, siete u ocho meses más tarde? No podían ciertamente permanecer ociosas, al menos por los graves efectos que esto tendría sobre Rusia.

El Presidente replicó al discurso reiterando que era esencial mantener a las grandes fuerzas terrestres y navales aliadas activamente ocupadas. Insistió también en que era urgente considerar dónde ir desde Sicilia, pero agregó que sus puntos de vista divergían. Estaban preocupados ante la posibilidad de que la ocupación de Sicilia supusiese una sangría en los recursos aliados y perjudicase futuras operaciones en el Mediterráneo, y consideraba que una ocupación de Italia podría dejar a las tropas alemanas libres de combatir en cualquier parte. El mejor método de luchar contra Alemania, según él, era lanzar una operación a través del Canal.

Con Churchill, por tanto, en favor de una operación contra Italia, y los norteamericanos, bajo Roosevelt, nada convencidos, sus estados mayores se enzarzaron en frecuentes y complicadas discusiones diarias para resolver sus diferencias y establecer una estrategia. Más a pesar de sus esfuerzos, cuando el Primer Ministro y el Presidente dieron su aprobación, el 25 de mayo, el proyecto de los jefes de estados mayores combinados no contenía todavía ninguna referencia a Italia para después de la conquista de Sicilia.

Lo más parecido a un plan que logró acordarse fue una resolución estableciendo que el comandante en jefe aliado en el Norte de Africa (general Eisenhower) recibiría instrucciones para «planear operaciones de explotación de «Husky» (la invasión de Sicilia) que se calcularían lo mejor posible, a fin de eliminar a Italia del conflicto y entretener al máximo número posible de fuerzas alemanas». Los jefes de estados mayores combinados se reservarían la decisión acerca de cuál de las operaciones se pondría en marcha.

Churchill estaba profundamente preocupado por no haber sido capaz de asegurar un compromiso para atacar Italia después de Sicilia, e intuía que el Estado Mayor norteamericano prefería



Desembarcos planeados y efectuados en Italia y Córcega.

una operación en Cerdeña. Se vio obligado a volar a Argel, después de su visita a Norteamérica, para consultar al general Eisenhower y llevó el asunto hasta el punto de asegurarse del Presidente el permiso para llevarse consigo al general Marshall, al objeto de tener envuelto en las discusiones a un representante de los Estados Unidos del más alto nivel. No quería enfrentarse a la acusación de que había ejercido una indebida influencia personal.

Churchill y Marshall gozaron de un cordial viaje hasta Argel, en el curso del cual omitieron tratar la cuestión de Italia, que el primero estimaba como la decisión crucial. Pero Churchill estaba decidido a obtener la decisión de invadir Italia antes de abandonar Africa y no tuvo dificultad en persuadir a los británicos. El general Alexander, el almirante Cunningham, el mariscal del Aire Tedder y el general Montgomery, todos veían la conquista de Italia como el natural resultado de sus operaciones en Africa a partir de El Alamein. Marshall, en cambio, permanecía silencioso y hermético.

Al comienzo de su primer encuentro oficial, en la tarde del 29 de mayo, el general Eisenhower había comenzado a ver también con agrado la operación en Italia. Después de discutir otras diversas cuestiones, llegó a la de Italia e indicó que si se pensaba ponerla fuera de combate habría que hacerlo inmediatamente después de Sicilia y con todas las fuerzas disponibles. Si Sicilia resultaba fácil, se debería ir directamente a Italia, que produciría resultados mucho más remuneradores que un ataque a las islas. Eisenhower era, por entonces, sin duda, un partidario de los planes italianos. No así Marshall, y cuando Eisenhower pidió información sobre cuándo debía presentar sus planes para poner a Italia fuera de la guerra Marshall le dijo que no se tomaría ninguna decisión hasta que se conociesen los resultados del ataque a Sicilia y la situación en Rusia. Sugirió además que se preparasen por el Estado Mayor dos planes, uno para un ataque a Córcega y Cerdeña, y otro para las operaciones en la península italiana. La elección se haría solamente cuando se aclarase la situación, en cuyo momento se daría a las fuerzas actuantes el necesario equipo, según el plan que hubiese sido seleccionado. Eisenhower había aceptado de todo corazón las ventajas del plan de Italia y declaró que, si Sicilia caía fácilmente, estaría dispuesto a ir derecho a la península.

En el siguiente encuentro, el 31 de mayo, Churchill hizo de nuevo patente que su gran deseo era invadir el Sur de Italia, una gloriosa campaña, como la calificó, comparada con la «mera conveniencia» que representaría la operación contra Cerdeña. Pero el general Marshall todavía ejerció una influencia restrictiva. Aunque comprendiendo los sentimientos de Churchill sobre la operación, señaló que debía hacerse uso de una gran discreción en este punto y que era mejor posponer la decisión hasta que hubiese comenzado el ataque a Sicilia.

En el transcurso de estas discusiones y durante la misma operación de Sicilia, los acontecimientos de la península se desarrollaron en tal forma que influyeron en la decisión de invadir Italia.

De las actas de las discusiones de Washington y Argel resulta claro que, aunque los aliados estaban deseosos de forzar a Italia a abandonar la guerra y confiaban en lograrlo, creían necesitar éxitos militares positivos para forzar dicha situación; lo cual representaba, sin duda, la invasión de Sicilia, la probable de la península y quizá la toma de Roma.

En los primeros meses de 1943, sin embargo, los acontecimientos de la misma Italia favorecieron tales propósitos. El pueblo italiano, convencido de que la guerra estaba perdida, entre la perspectiva de una invasión aliada y sufriendo una acuciante falta de alimentos así como las incursiones de bombardeo, que habían paralizado la red ferroviaria, se sintió cada vez más desilusionado



El general George C. Marshall, que era favorable a posponer la decisión sobre Italia.



con Mussolini y la guía del fascismo. En el Norte se produjeron tumultos; las huelgas se hicieron corrientes y se oían en público agrias palabras de disensión. El pueblo italiano no se preocupaba de perder la guerra, sino de que la derrota lo libraba del fascismo. Una figura clave en esta ola creciente de descontento fue el mariscal de campo Pietro Badoglio, antiguo jefe del Alto Estado Mayor y por entonces un civil más. Urgido por sus amistades, Badoglio solicitó y obtuvo audiencia del rey Emmanuel y se presentó a él con un prolijo informe de la situación del país y del pensamiento del pueblo italiano, después de lo cual le sugirió radicales medidas para corregir los problemas pendientes. El rey escuchó, pero no dio respuesta positiva. En la forma debida, sin embargo, y con el aliento del príncipe de la corona, Badoglio tomó las medidas adecuadas para organizar un golpe de estado consultando calladamente al jefe del Alto Estado Mayor, general Ambrosio, y con los

El mariscal de campo Prieto Badoglio, antiguo jefe del Estado Mayor italiano.



Arriba: **Badoglio con el rey Vittorio Emanuele; inicialmente el rey no dio respuesta a su informe sobre los problemas de Italia.** Abajo: **Badoglio hizo grandes progresos con el príncipe heredero (derecha), quien le ayudó para tramar el golpe de Estado.**



jefes de los tres partidos políticos importantes para asegurarse su apoyo en la deposición de Mussolini. A finales de junio tenía ya bastante adelantado el examen de los medios por los que se liberarían de los alemanes y declararían el armisticio y, como el complot progresaba, su ímpetu creció grandemente cuando los aliados avanzaron hacia sus playas. La invasión de Sicilia comenzó el 10 de julio y, en pocos días, el Octavo Ejército inglés y el Séptimo norteamericano lograban una sustancial penetración en la mitad Sur de la isla. El día 18, el general Eisenhower pedía permiso a los jefes de Estado Mayor conjuntos para iniciarse la invasión de la península.

Algunas fechas después de comenzar el ataque de Sicilia, el general Ambrosio imploró de Mussolini el anuncio a Hitler de que los italianos no deseaban continuar la guerra. El propio día 18, ambos estadistas se entrevistaron en un edificio de un «fresco sombreado parque», en Feltre, cerca de Rimini, pero Mussolini, aparentemente por falta de coraje, no puso en claro a Hitler que los italianos no podían ni deseaban combatir. A su regreso a Roma, el 20 de julio, prometió escribir una carta a Hitler haciéndole presente este parecer, pero nunca lo hizo, y cuando los bombarderos aliados iniciaron sus incursiones intensivas contra los centros de comunicación aéreos y ferroviarios de las proximidades de la capital, el pueblo italiano comenzó a pedir abiertamente la capitulación a su gobierno.

Con tan evidente oposición, el gobierno fascista quedaba claramente postergado y muchos de los miembros rectores del partido fueron privados de sus cargos u obligados a la dimisión. El 24 y el 25 de julio, el Gran Consejo Fascista celebró una reunión de fin de semana, en la cual fue manifiesta la general hostilidad hacia Mussolini. Concluida la reunión, el Consejo adoptó un acuerdo, suscrito por 16 de sus 25 miembros, declarando, después de un largo preámbulo, que «la inmediata restauración de todos los órganos del estado es esencial para que la corona, el gran consejo, el gobierno, el parlamento y las corporaciones puedan cumplir con las tareas que la constitución y las leyes les asignan»; se invitaba además al gobierno a permitir que el rey, «a quien la entera nación mira con lealtad y confianza, pueda asumir, para el honor y la salvación de la patria, el efectivo mando de las fuerzas de tierra, mar y aire». Mussolini cerró la sesión con estas palabras: «Habéis provocado la crisis del régimen.» El domingo 26 de julio el descontento había saltado a las calles. El alboroto tomó plaza entre los oponentes políticos y los romanos que llevaban el distintivo del fascismo fueron golpeados por sus recientes y seguros oponentes. Esta misma tarde, Mussolini acudió a

Hitler se entrevista con Mussolini.



El general Ambrosio, jefe del Estado Mayor italiano.







Roma, 26 de julio de 1943: alegres italianos celebran el fin del fascismo y la caída de Mussolini.









ver al rey para informarle de que el gran consejo había emitido un voto de censura contra él. Trató de alegar que el acuerdo no era correcto, pero el rey, tomando la iniciativa y mostrando la firmeza de su resolución, le hizo ver que el gran consejo era un órgano del estado creado por él mismo; había sido ratificado por la cámara y el senado y, por tanto, cualquier acuerdo que tomase era válido. La respuesta de Musssolini a tan inesperada oposición fue violenta. Estalló: «Entonces, según su majestad, yo debería dimitir de mi cargo.» El rey, de nuevo inesperadamente, respondió con sosiego: «Sí» y agregó que le era aceptada la dimisión. Mussolini se derrumbó y sólo pudo musitar: «Entonces mi ruina es completa.»

Este es, por lo menos, el relato que da Badoglio de los hechos.

Según el propio Mussolini, el rey se mostró mucho más cordial. Al verle entrar en la habitación, le dijo: «Mi querido Duce, no hay ya nada bueno. Italia se ha ido en trozos...» «En este momento es usted la persona más odiada de Italia. No puede contar ya sino con un amigo. Deja un sólo amigo y soy yo. Por eso le digo que no ha de temer por su seguridad personal, pues yo le aseguraré mi protección. He estado pensando que el hombre para la tarea de ahora es el mariscal Badoglio.»

Mussolini arguyó en contra, pero aparentó acaptar la decisión, y finalmente dijo: «Deseo buena suerte al hombre que tome en sus manos la situación.»

Desde aquí ambos relatos vuelven a coincidir en todo lo esencial. El rey guió a Mussolini hacia afuera y éste bajó las pocas escaleras de la villa hacia su coche que le esperaba. Allí fue detenido por un capitán de carabineros, que le dijo: «Su majestad me ha encomendado la protección de su persona.» Conducido por un pequeño grupo de carabineros y policía secreta a una ambulancia, y tras

Mussolini y el rey; un encuentro en 1942, cuando la posición de Mussolini era más segura.

serle prometido que se le llevaría a lugar seguro, fue trasladado a unos barracones de carbaineros. Fue el fin del gobierno de Mussolini. Hitler continuó ayudando al dictador y de hecho preparó su rescate por un grupo de comandos alemanes. Pero tales medidas no podían restaurar el poder de Mussolini. Había acabado el fascismo en Italia.

El mariscal de campo Badoglio, llamado por el rey e invitado a asumir la jefatura del gobierno, aceptó inmediatamente. Desde este día no se volvió a ver un solo distintivo fascista en Roma. Los cuarteles generales del partido fueron asaltados y saqueados, y jubilosas multitudes llenaron las calles de la ciudad, anticipando frenéticamente la inmediata retirada de Italia de la guerra.

Se equivocaban. Muchos problemas aguardaban todavía al nuevo gobierno antes de que pudiera hablarse del fin de la guerra. La principal dificultad era la probable reacción de los alemanes. Si los italianos, de modo inmediato y unilateral, se retiraban del conflicto, era casi cierto que los alemanes ocuparían la península entera y derribarían el nuevo gobierno, para crear un nuevo régimen títere, completamente en la línea nazi-fascista.

El pueblo italiano se encontraría así cogido en la red y seguiría siendo enemigo, aun a disgusto, de los aliados. No tendría ningún medio de evitar que los alemanes ocupasen la totalidad de su país: contaba sólo con doce divisiones, dispersas por toda Italia y virtualmente sin equipo después de las pérdidas de Libia, para hacer frente a ocho divisiones alemanas bien equipadas, cuatro de ellas acorazadas.

Sin embargo, el pueblo no supo comprender, o más correctamente, no supo meditar estas dificultades y acució a Badoglio con mensajes, tanto individualmente como de organizaciones, abogando para que declarase la paz. Cuando ambos, él y el rey, declararon por radio que la guerra continuaría, el pueblo se amargó y desilusionó, especialmente cuando los aliados continua-



Montgomery y Patton en Sicilia, julio 1943. Su éxito hizo posible el ataque sobre la península.

ron sus bombardeos de objetivos estratégicos en torno a Roma. El resultado inmediato fue una explosión de huelgas, que causó serios daños a la economía italiana.

Sin embargo, al mismo tiempo que se declaraba la continuación de las hostilidades con los aliados, Badoglio entablaba negociaciones para una paz separada, y, a medida que éstas avanzaban el general Eisenhower y su equipo de planeamiento empezaron a ver con nuevo entusiasmo las varias posibilidades ofrecidas por la invasión de la Italia peninsular.

En los primeros días de la operación «Husky», en Sicilia, cuando el Octavo Ejército avanzaba casi sin oposición, por la costa Este de la isla, Montgomery estimó que podría efectuar el cruce, casi sin resistencia, del estrecho de Messina y pasar a la región de Calabria, el «talón» de la «bota» de Italia. Pero la idea quedó duramente postergada cuando los refuerzos alemanes impidieron al Octavo Ejército entrar en Catania, haciendo patente que Sicilia debía ser limpiada antes de iniciar ningún desembarco en Calabria.

El 17 de julio, mientras el Octavo Ejército de Montgomery llevaba adelante el plan Catania, el Séptimo de Patton hacía progresos que permitían resucitar la idea y aun recomendar otras operaciones. Eisenhower, Alexander, Cunningham y Tedder estaban de acuerdo en que el principal movimiento debía ser un desembarco en Tarento, en el talón de la bota, lo que daría a los ejércitos, en su marcha hacia el Norte, una excelente base naval para fines de abastecimientos. Mejor incluso que Tarento, pensaban, era el puerto de Nápoles y, si la operación de Sicilia mostraba que la resistencia italiana empezaba a romperse y, como era de esperar, italianos y alemanes eran rechazados hacia el Norte, podría pensarse en atacar el puerto en una operación de desembarco. Este orden de actuación se mantuvo vigente hasta el 25 de julio, cuando la noticia de la caída de Mussolini llegó a los aliados. Un día después, el Mando Supremo se reunió en Cartago y se mostró ya favorable a proyectar el plan sobre bases más reales. En consecuencia, se asignó al general Mark Clark, cuyo Quinto Ejército había sido formado en el precedente mes de enero, la tarea de planear una operación enteramente nueva, un desembarco anfibio en la región de Nápoles, llamado en código «Avalancha».

Clark se puso a trabajar con gran entusiasmo. Recibió instrucciones para presentar sus planes el 7 de agosto, fijándose el 7 de septiembre como fecha objetivo para la operación en sí. Seis semanas parecía demasiado para planear una invasión que proporcionaría grandes beneficios si se realizaba en plazo inmediato, cuando la situación de Italia era todavía fluida, pero la demora estaba dictada por la aguda carencia de hombres y de medios de desembarco. Todos los hombres estaban fuertemente comprometidos en Sicilia y, aunque con perspectivas de éxito, a mediados de julio seguía combatiéndose en la isla. Una operación anfibia en gran escala era además una absoluta novedad y todos los medios de desembarco disponibles estaban empeñados en el apoyo de las tropas que actuaban en Sicilia. Fueron considerados todos los cálculos razonables sobre el plazo de tiempo que se requería para limpiar la isla, y se pidió al Estado Mayor de la Marina que indicara la fecha más temprana, en que, teniendo en cuenta el anterior plazo, se podría realizar el desembraco. Las fases de la luna dictaron que fuera entre el 7 y el 10 de septiembre.

Después estaba el problema de la exacta localización del desembarco. Se presentaban dos alternativas importantes. Algunas fuentes mal informadas suguirieron la propia bahía de Nápoles, pero los más serios y previsores estrategas estimaron que unas zonas de aproximación fuertemente mimadas, además de las barreras contranavío y de unas cuarenta posiciones fortificadas, como poco, resultaban excesivas para



El general Marck Clark, comandante del Quinto Ejército.

una fuerza de asalto de tres divisiones. La sugerencia fue rápidamente desechada.

La zona más prometedora era la llanura costera del Volturno, al Norte de Nápoles, la única de la región que no estaba rodeada por montañas. El terreno llano era ideal para las fuerzas acorazadas y ningún obstáculo impedía una rápida carrera hacia el Sur, hacia Nápoles. Más aún, el desembarco en el golfo de Gaeta lanzaría importantes fuerzas aliadas detrás de las líneas alemanas y bloquearía cualquier refuerzo del Norte. Clark patrocinó y apoyó este plan e incluso voló dos veces a Argel para discutirlo con los estados mayores que lo planeaban. Las autoridades navales no se mostraban muy entusiasmadas porque las aguas estaban en esa zona menos resguardadas que más al Sur; los jefes de la aviación norteamericana, en cambio, lo apoyaban con fuerza, consi-

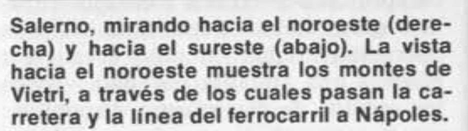
derándolo dentro del alcance efectivo de la cobertura aérea. Y los británicos, por último, se mostraban reacios, aduciendo que la zona se hallaba demasiado alejada para prestar una buena cobertura aérea. Al final el propio Clark hizo suya la opinión del comandante en jefe del Mediterráneo, mariscal del aire Sir Arthur Tedder, de que no se podría prestar apoyo aéreo adecuado al Norte de Nápoles. Optó, pues, por abandonar el plan y todos sus esfuerzos se concentraron en el propugnado por el adjunto de Eisenhower, general Alexander, para desembarcar en el Sur de Nápoles, en el golfo de Salerno. La elección de este lugar era en muchos aspectos desafortunada. Ciertamente, ofrecía varias ventajas: las playas proporcionaban treinta kilómetros de buena costa con accesos directos a las zonas de tierra adentro, y los fondos submarinos eran ideales para que las barcazas de desembarco llegasen directamente a la orilla sin niguna obstrucción natural. Pero tenía un serio inconveniente: estaba rodeado de montañas que formaban una barrera casi impenetrable y fácil de defender contra una pronta ruptura hacia la llanura de Nápoles. Las carreteras de Nápoles corrían además a través del Monte Picenti, rocoso y particularmente difícil. Allí el terreno era ideal para la defensa, y cualquier fuerza que viniese desde la playa no sólo tendrían que hacer frente a los formidables bombardeos de artillería, sino que maniobrar en muy poco espacio en sus esfuerzos para romper a través de las montañas y asegurar los pasos. Era patente que un desembarco por sorpresa permitiría poner pie en tierra, pero la batalla desde allí hasta Nápoles presentaría excepcionales dificultades. En estas circunstancias, puede parecer extraño que Salerno fuese aceptado como área de desembarco. Sin embargo, la clave del plan era la necesidad de cobertura aérea, y Alexander rehusó el apoyo a cualquier proyecto que no cumpliese este requisito. Todavía a este respecto había problemas; volando desde las bases más cercanas de Sicilia, un caza Spitfire con un depósito suplementario sólo podría mantenerse durante veinte minutos en servicio de patrulla sobre el golfo de Salerno; además, si llovía con fuerza los campos de aterrizaje improvisados en la isla quedarían inutilizados. Lo único esperanzador en relación con la cobertura de los cazas era la existencia de un excelente campo de aterrizaje, el aeródromo de Salerno, y de esta forma se planeó tomarlo al principio de la operación.

Localizada la zona de asalto el general Clark continuó puntualmente con el planeamiento detallado y presentó sus previsiones a los jefes de Estado Mayor en la reunión de Cartago, el 17 de agosto.

El Quinto Ejército de Clark estaría integrado por dos cuerpos, el VI nortea-







Salerno, mirando hacia el noroeste (derecha) y hacia el sureste (abajo). La vista hacia el noroeste muestra los montes de Vietri, a través de los cuales pasan la carretera y la línea del ferrocarril a Nápoles.





de Ataque Norte, formada principalmente por barcos ingleses y mandada por el comandante G. N. Oliver, y la Fuerza de Ataque Sur, principalmente de barcos norteamericanos, mandada por el contraalmirante John L. Hall. Una pequeña fuerza anfibia fue colocada en el flanco izquierdo (Norte) del área de asalto, al mando del contraalmirante Richard L. Conolly, quien, aunque superior a Oliver, sirvió voluntariamente a sus órdenes con objeto de tener un puesto en la operación.

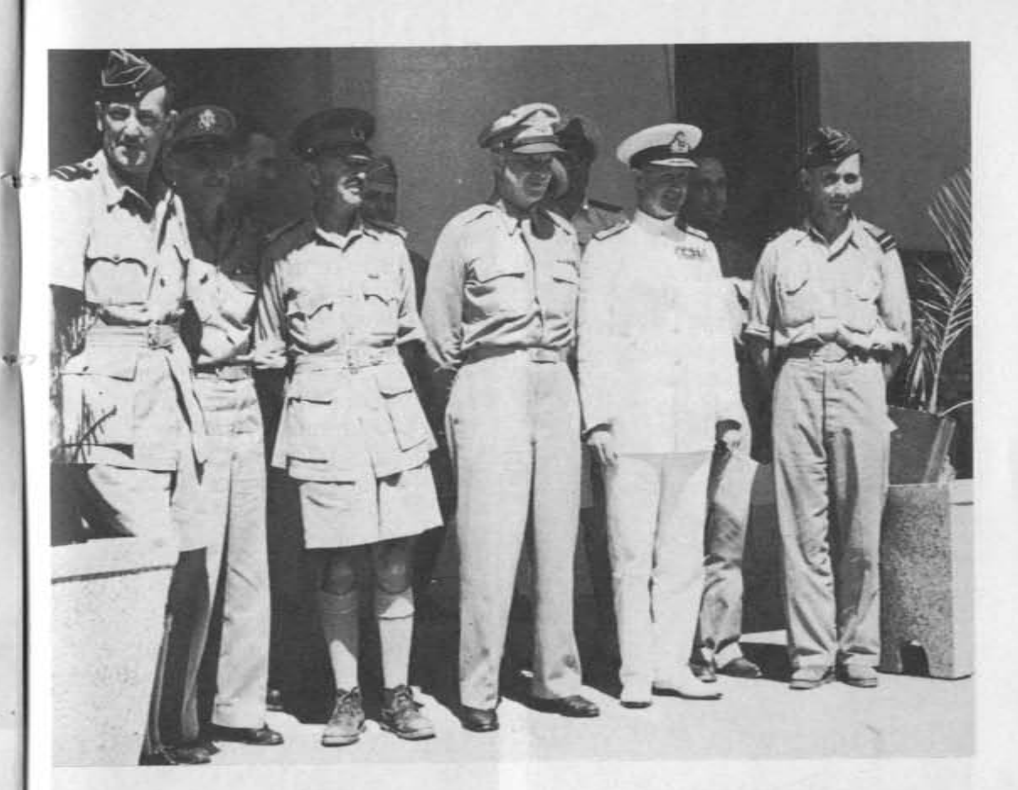
Entre los muchos problemas que debiron afrontar los planificadores de la operación Avalancha estaba la continua confusión sobre el número de barcazas de desembarco de que se podría disponer. La invasión de Sicilia se había completado sin pérdidas significativas y aproximadamente dos tercios de los medios usados en ella estaban disponibles para el desembarco en Salerno. Además, el comandante en jefe contaba



Arriba: **El mariscal del aire Sir Arthur Tedder: el apoyo aéreo fue la clave para la selección de la bahía de Salerno.** Derecha: **El general Sir Harold Alexander, que abogó por la zona de Salerno.**

mericano y el X británico. El VI, bajo el mando del general Ernest J. Dawley, comprendía las divisiones de Infantería 34 y 36, la 1.ª Acorazada y la 82 Aerotransportada. El X Cuerpo, mandado por el general sir Richard McCreery, estaría constituido por las divisiones de Infantería 46 y 56, la 7.ª Acorazada y la 1.ª Aerotransportada.

Las fuerzas navales, bajo el control total del almirante inglés sir Andrew Cunningham, estarían mandadas por el almirante H. Kent Hewitt. Este navegaría con el Quinto Ejército en su buque insignia *USS Ancon*, que sería también el cuartel general de Clark hasta el desembarco. Bajo el mando de Hewitt, para esta operación, estaban la Fuerza



Encuentro de los estrategas aliados. De izquierda a derecha, Coningham, Spaatz, Alexander, Eisenhower, Pound y Tedder.

con retener para la operación 42 barcazas de desembarco de carros a las que se había dado orden de volver a Inglaterra. Como consecuencia de estas y otras incertidumbres, cuando el convoy estaba ya en camino hacia las playas, el día D-1, todavía no se sabía exactamente de qué barcos podría disponerse para los refuerzos y abastecimientos.

La entera operación, desde sus orígenes estratégicos hasta sus detalles logísticos, pareció estar tejida sobre un armazón de oportunidad, incertidumbre e improvisación. Pero el aspecto más curioso del ataque surgió precisamente en la fase crucial, cuando el general Clark, con un esperanzador deseo de obtener la sorpresa, ordenó que no se hiciera bombardeo preliminar en el sector del cuerpo de ejército norteamericano. El almirante Hewitt insistió en lo contrario y presentó razones de peso. Estimó la esperanza de obtener el secreto como totalmente fatua: era obvio para los defensores que algo iba a tener lugar. Ya el 17 y 18 de agosto habían hecho dos incursiones, cada una con ocho Ju-88, sobre las concentraciones de medios de desembarco en Bizerta: el más elemental servicio de información deduciría que el golfo de Salerno era el lugar de desembarco elegido para la flota de invasión así reunida, y estaba fuera de dudas que los convoyes podrían completar el viaje hasta las playas de Salerno sin ser observados por los aviones de reconocimiento alemanes.

Como el curso de los acontecimientos puso luego en claro, un fuerte apoyo de fuego al comienzo del asalto habría sido de inmenso valor. Mas, pese a las alegaciones de varios comandantes, Clark se aferró a su plan y no hubo bombardeo preliminar.



El general de división Ernest J. Dawley, comandante del VI Cuerpo de Ejército.

Al tiempo que en la operación se alcanzaba este estadio, los acontecimientos de la península llegaron también a un punto crítico cuando empezaron a frutificar las confusas y complejas negociaciones italianas de rendición.

El primer indicio para los aliados de que los italianos estaban ansiosos de poner fin a su participación en la guerra, por lo menos al lado del Eje, tuvo lugar el 16 de agosto, cuando un emisario italiano, el general Castellano, acudió a ver al embajador británico en Madrid, afirmó que tenía poderes para hablar en nombre del nuevo gobierno italiano y pidió que se reuniesen con él, en Lisboa, representantes de los aliados. El general parecía veraz, aunque no tenía credenciales escritas, y como su información coincidía en principio con las noticias procedentes del Vaticano y de Suiza, Eisenhower envió a su jefe de Estado Mayor, general Bedell Smith, y a su oficial de información, general de brigada Kenneth Strong, para que analizaran tales propuestas y quizá concertaran la rendición de las fuerzas aliadas.

Como más tarde apuntó el mismo Eisenhower, fue éste el comienzo de una serie de misiones secretas y de encuentros clandestinos, de tergiversaciones y de planes abortados que el mundo de la ficción habría desechado como un increíble melodrama. Castellano no volvió a Roma hasta nueve días después del primer encuentro, por temor de que los alemanes descubriesen los términos del armisticio, y pasó el tiempo, oculto, esperando un tren especial. En el primer encuentro, Strong y Bedell Smith le dijeron que los únicos términos que los aliados podían considerar eran los de una rendición incondicional. Castellano estimó que tal postura era innecesariamente rigurosa y subrayó que había venido a Lisboa para examinar por qué medios podía concertar Italia su unión a las naciones aliadas, en contra de Alemania.



El teniente general Sir Richard McCreery, comandante del X Cuerpo de Ejército.

El almirante Sir Andrew Cunningham, comandante supremo naval.

Los aliados, de hecho, estaban dispuestos a reducir su petición de rendición incondicional y sólo la expusieron como una base de discusión. Con todo, la separación era grande, ya que cada parte deseaba obtener los términos más beneficiosos. Castellano traía a colación las consecuencias que resultarían para Italia y el trato que recibiría ésta de los alemanes si se efectuaba la rendición sin la adecuada protección aliada. Sería una tragedia que hizo lo posible por certificar y, a fin de obtener para su país la mejor suerte posible, propuso aguardar el desembarco de los aliados para anunciar la rendición y declarar la guerra a los alemanes a renglón seguido. La idea no fue mal recibida, pues también los aliados deseaban impedir que los alemanes tuviesen tiempo para preparar sus defensas una vez que los italianos abandonaran la guerra. El problema estaba en que, para llevar a buen fin esta coordinación, Castellano necesitaba conocer detalles de los planes aliados. Estos, naturalmente, temían perjudicar su seguridad revelando sus proyectos a cualquier persona, y mucho menos a un representante del gobierno de un país con el que estaban todavía formalmente en guerra.

Castellano incluso tenía recomendaciones que hacer sobre las fuerzas que se requerían para el desembarco. Propuso uno en la zona de Leghorn, por lo menos con 15 divisiones, y otro con una fuerza similar en le lado opuesto de Italia, en Ancona; los dos lados formarían



El almirante H. Kent Hewitt, comandante naval para la invasión.



El comodoro G. N. Oliver.

una tenaza que cortaría limpiamente Italia y enlazarían cien millas al Norte de Roma. A los oficiales de Estado Mayor implicados en tales discusiones, que planeaban el desembarco de tres divisiones y que no podían proporcionar cobertura aérea al Norte de Nápoles, debió serles difícil mantenerse imperturbables ante las propuestas de Castellano, pero supieron mantener en éste la ilusión de que se preparaba un desembarco en gran escala.

Hubo puntos en que los aliados insistieron a lo largo de todas las discusiones: que los términos de la rendición fueran firmados por alguien autorizado por Badoglio y que permanecieran secretos. Badoglio sería instruido por ellos acerca del anuncio de la rendición, que tendría lugar un día antes de la invasión. Castellano objetó, quizá con razón, que su país se vería obligado a aceptar condiciones imposibles, a trabajar a ciegas, y en varias ocasiones defendió la idea de que se pospusiera el anuncio del armisticio hasta que los aliados hubiesen realizado la invasión y se hubiesen establecido firmemente en tierra. Los negociadores aliados sospecharon, al oír esto, que los italianos trataban de jugar «con dos barajas» y que aguardaban a la invasión, para ver lo que sucedía. Con firmeza, rechazaron cualquier propuesta en que las tropas italianas permanecieran en combate una vez iniciada la invasión y después que se hubiesen concertado las condiciones de la rendición.

Concluidas las negociaciones, y después de permanecer oculto el resto del tiempo concedido, el 28 de agosto Castellano regresó a Roma y presentó las condiciones del armisticio a Badoglio. Este las estudió durante un día, las discutió con el rey, y dio instrucciones a Castellano para que fuera a Sicilia, como se había acordado con los aliados, para exponerles la reacción italiana. Debía decirles que los italianos no estaban en condiciones de soportar las condiciones fijadas en el armisticio, ya que sus fuerzas armadas eran demasiado débiles comparadas con las de los alemanes y podían ser rápidamente barridas. El gobierno italiano concluiría el armisticio cuando los aliados hubiesen desembarcado por lo menos con 15 divisiones en una zona adecuada.



El contraalmirante Richard L. Conolly.

El contraalmirante John L. Hall.

La respuesta del general Bedell Smith fue tajante: las condiciones no estaban abiertas a la discusión, y el gobierno italiano no podía hacer otra cosa que aceptarlas o rechazarlas. Sin embargo, con ánimo de levantar la moral italiana, ofreció enviar una división aerotransportada, la 82 norteamericana, para tomar los aeródromos de Roma y mantenerlos contra los alemanes hasta que las fuerzas anfibias de desembarco enlazaran con ella. No hay que decir que cuando Eisenhower participó a Clark la intención de privarle de su única aerotransportada, éste montó en cólera. Quitarle la división, que pensaba lanzar a lo largo del río Volturno para impedir a las divisiones Panzer alcanzar el Sur y cortarle los pasos de Salerno a Nápoles, sería —dijo— como cortarle el brazo izquierdo. Y al tranquilizarle Eisenhower diciéndole que la división volvería bajo su control después del lanzamiento, se limitó a comentar, con evidente sarcasmo, que la división estaría entonces a más de 300 kilómetros y que sería como tener una esposa compartida.

Con todo, este aspecto del plan se dejó por entonces en pie y sirvió para fortalecer la moral de los italianos, a la vez que deshacía sus argumentos para posponer el armisticio hasta después



El general Castellano, que inició las negociaciones de Italia con los aliados.



del desembarco. Bedell Smith trató de afianzar la resolución italiana amenazando con que, si las condiciones no eran aceptadas, se impondrían otras mucho más pesadas y las principales ciudades de Italia, incluida Roma, serían arrasadas y las industrias del país destruidas.

El 1 de septiembre, Castellano, ya en Roma, expuso el resultado de sus gestiones en una reunión, celebrada con Badoglio y dos colegas. Badoglio, a su vez, las expuso al rey. Se aceptaron los términos del armisticio y Castellano volvió a Sicilia. Pero aún surgió una nueva complicación porque Castellano, no muy seguro, al parecer, de sus poderes efectivos, alegó que no estaba autorizado para firmar el armisticio por sí mismo. Intervino entonces el propio general Alexander, quien se puso su mejor uniforme para causar la máxima impresión y le dio a Castellano una conferencia ciertamente poco agradable. Castellano se puso inmediatamente en contacto con Roma para aclarar su posición y sus facultades para la firma, y obtuvo de Badoglio esta contestación: «La respuesta afirmativa dada con su telegrama N.º 5 contiene implícitamente la aceptación de las condiciones del armisticio.» Esta confusa respuesta, falta de sentido, no ayudó a nadie y sólo logró añadir confusión al asunto. Tres horas más tarde, sin embargo, llegó un nuevo mensaje anulando la ambigua versión previa y afirmando claramente que el general Castellano estaba «autorizado por el gobierno italiano para firmar la aceptación de las condiciones del armisticio».

A las cinco y cuarto de la tarde del 3 de septiembre se efectuó la firma y la

Arriba: **El general Castellano llega para la firma del armisticio y estrecha las manos del general Eisenhower. Le sigue el general Bedell Smith.** Derecha: **Después de no poca confusión y tergiversaciones, Castellano firma el documento.**



El general Maxwell Taylor y el mariscal de campo Badoglio en octubre de 1943, cuando Italia declaró la guerra a Alemania. Estos tempranos encuentros, en septiembre, fueron mantenidos en secreto y en peligrosas circunstancias.

nación italiana dejó oficialmente de estar en guerra.

Ese mismo día, exactamente cuatro años después de que Inglaterra declarara la guerra a Alemania, las fuerzas aliadas hacían su primer desembarco en el continente europeo: el Octavo Ejército de Montgomery, con un masivo bombardeo artillero, naval y aéreo, cruzó el estrecho de Messina y desembarcó sin oposición en el talón de Italia.

Se especificaba en los documentos del armisticio, que llegaron a Roma el 5 de septiembre, que éste tendría efecto entre el 10 y el 15 de septiembre, y el general Bedell Smith indicó al gobierno italiano que probablemente sería el 12 de dicho mes. Mientras tanto, continuaba la actividad oculta y solapada, algunas veces con consecuencias risibles y ridículas. En un cierto momento, Castellano decidió que necesitaba un estado mayor, y se formó éste con un grupo de oficiales trasladados desde Roma, en una lancha a motor, hasta una isla al Norte de Sicilia, donde hicieron transbordo a otra lancha inglesa, en la que pasaron al extremo Oeste de la isla y, desde allí, en un avión Dakota, al Norte de Africa, donde estaba establecido el cuartel general del general Alexander para la operación Avalancha. A su llegada a Túnez, nadie les esperaba ni salió a recibirles, por lo que el oficial de estado mayor inglés a cuyo cargo habían sido confiados se vio obligado a hacer frenéticas llamadas desde el aeródromo, en su esfuerzo por localizar el grupo de recepción. Mientras tanto, su tarea se vio complicada y la seguridad seriamente comprometida, porque el grupo italiano había decidido viajar con el uniforme completo, y en él figuraban dos besaglieri y dos alpinos con sus exuberantes sombreros de plumas. El sol tunecino se hacía sentir y los infortunados italianos se vieron obligados a pemanecer sudando en el Dakota, lejos de las ventanas, hasta que el oficial inglés recibió órdenes del cuartel general de las Fuerzas Aliadas de ir a Bizerta. Allí, el jefe de información de Eisenhower, general de brigada Strong, les aguardaba con el propio Castellano, quien sometió a su nuevo estado mayor a una frenética invectiva de insultos, por espacio de cinco minutos completos, ante su indiscreción de viajar de uniforme.

Una jornada igualmente fascinante, un tanto menos teatral, infinitamente más peligrosa y ciertamente con mayores consecuencias fue la que protegonizó el día D-1 el general de brigada Maxwell Taylor. Dados los excepcionales peligros que implicaba el desembarco de una división aerotransportada en Roma como preludio al ataque, se decidió enviar un jefe a la ciudad para que comprobara por sí mismo la situación y emitiera un informe. Se eligió para la misión a Taylor, adjunto del comandante de la 82 División Aerotransportada. Viajó con una lancha rápida hasta el río Tiber y a las dos de la mañana del 8 de septiembre llegó a la casa de Badoglio con otro jefe norteamericano, el coronel William Tudor, del Servicio de Información del Aire, y un general italiano, Carboni, que mandaba todas las tropas italianas de Roma. Curiosamente, no era éste el primer encuentro entre Taylor y Badoglio, ya que el primero estaba de cadete en West Point cuando el italiano hizo allí una visita, en el año 1921. La misión de Taylor fue descrita después por Eisenhower como otro capítulo de aventuras a añadir a la emocionante historia. Los riesgos que corrió, observó Eisenhower, fueron más grandes que los que tomó sobre sí cualquier otro agente o emisario durante la guerra. Soportó pesadas responsabolidades, las cumplió con juicio infalible y cada minuto estuvo en peligro de ser descubierto y muerto.

Su secreta misión más parecía obra de ficción que de realidad. Taylor tenía una palabra clave (según un observador, «ciertamente») que debía incluir en cualquier mensaje que enviase recomendando la anulación del desembarco aéreo. Así, aun cuando fuese capturado y obligado a enviar un mensaje contrario a sus deseos, la inclusión de la palabra «ciertamente» lo anularía e impediría que la División Aerotransportada cayese en una trampa.

Nada más llegar a casa de Badoglio, Taylor le aclaró que el anuncio del armisticio era inminente y que podía ser hecho aquel mismo día. Badoglio, bastante comprensiblemente, se irritó cuando descubrió que se le había engañado al hacerle creer que sería varios días más tarde; era obvio que la división aerotransportada no podía ser lanzada antes del armisticio. Rogó que se le diese un plazo para el anuncio de éste, a fin de tener tiempo para prepararse para el mismo. De otro modo, mantenían él y Carboni, con 48.000 alemanes en las proximidades no podrían cooperar. El propio Badoglio envió un telegrama a Eisenhower insistiendo en que el armisticio se pospusiera hasta el 12 de septiembre. Desde el punto de vista italiano, tal insistencia era perfectamente comprensible; lo que no resulta fácil de entender es cómo imaginaban que su opinión podía influir sobre la de los aliados, comprometidos en un plan meticuloso y de largo alcance cuya ejecución ya se había iniciado. El telegrama, de hecho, llegó al cuartel general aliado de Bizerta casi al mismo tiempo que el mensaje de Taylor con la palabra en clave, pues este último, ante lo incierto de la cooperación italiana y la aparente fuerza de las tropas alemanas, recomendaba anular la operación. De hecho, la decisión de cancelar el lanzamiento aerotransportado fue probablemente un error de los aliados. Estaban erróneamente informados sobre la fuerza alemana alrededor de Roma: un ataque con paracaidistas era lo que más temía el mariscal de campo Kesselring, comandante alemán del Sur de Italia,



quien estaba muy alerta ante el inminente ataque aliado; con sólo un par de batallones guardando los aeródromos, se pasó la mayor parte del día vigilando y temiendo un lanzamiento de paracaidistas. Con la 82 División y la guarnición italiana, formada por cinco divisiones de bersaglieri, podría haberse mantenido la ciudad y bloqueado de modo efectivo las comunicaciones alemanas, haciendo incomparablemente más fácil el combate al Norte de Salerno.

El ruego de Badoglio, en lugar de mover a los aliados el retrasar la operación Avalancha, lanzó a Eisenhower a un inesperado y orgulloso ataque de cólera. El y los otros comandantes, reunidos en una pequeña aula, interpretaron el telegrama en el sentido de que los italianos deseaban posponer su cambio de alianza hasta que estuvieran seguros de que los aliados habían desembarcado con la fuerza suficiente para asegurar el éxito; cuando vieran las escasas fuerzas que los aliados preparaban para desembarcar en Salerno, era incluso muy posible que se retractaran. Los aliados eran lo suficientemente realistas para no esperar ninguna ayuda eficaz de los italianos en su lucha contra los alemanes, pero esperaban que su repentina deserción de la batalla ayudaría desequilibrando, durante un corto tiempo, las disposiciones defensivas de los alemanes.

Eisenhower, hombre de modales apacibles y atemperado, perdió completamente el control de sí mismo e hizo objeto a Castellano, que estaba presente en la reunión, de una furiosa y violenta reprimenda. Después de una breve discusión, y todavía enrojecido, pidio ser conducido a un teléfono, donde dictó, «bramando», según el oficial cuyo teléfono usaba, el siguiente telegrama para Badoglio: «Es mi intención publicar la existencia del armisticio a la hora planeada. Si usted o sus fuerzas armadas dejan de cooperar como se acordó previamente, haré público a todo el mundo el informe completo de este asunto. Hoy es el Día-X y espero que cumpla usted su parte.»

El mariscal de campo Albrecht Kesselring, comandante alemán en el Sur de Italia.

Después se sentó para comprobar si el telegrama surtía algún efecto, con la firme intención de radiar el anuncio, como había prometido, cualquiera que fuese la decisión del gobierno italiano. Pero éste no facilitó ninguna comunicación y a las 6.30 de la tarde Eisenhower salió en antena y anunció la rendición.

De hecho, su telegrama había sido recibido en Roma una hora antes del anuncio por radio y había lanzado a los italianos a una actividad presurosa. Badoglio reunió al ministro de la casa real, a los de Asuntos Exteriores, Ejército, Marina y Aire, al jefe de Estado Mayor, al jefe adjunto del Alto Estado Mayor del Ejército, al general Carboni y al comandante Marchesi, que había ido con Castellano a Sicilia para las primeras negociaciones. El grupo acudió en cortejo a ver al rey, en cuya presencia tuvo lugar un pequeño debate sobre si continuar adelante con el armisticio, arriesgando la posible violenta reacción alemana, o si rechazar el acuerdo del 3 de septiembre. Las opiniones estaban fuertemente divididas y fue el propio rey quien, reconociendo que un cambio de acción estaba ahora fuera de lugar, decidió lo que había de hacer. Para entonces ya se había difundido el mensaje de Eisenhower y, con el apoyo del rey, Badoglio corrió a la emisora de radio de Roma y emitió su anuncio.

«Reconociendo la imposibilidad de continuar la guerra ante la abrumadora superioridad del enemigo, y con objeto de preservar la nación de nuevos e incluso más graves desastres, el gobierno italiano ha solicitado del general Eisenhower, comandante en jefe de las fuerzas aliadas, un armisticio. Esta petición ha sido acogida. En consecuencia, las fuerzas armadas italianas cesarán desde ahora en las hostilidades con las fuerzas inglesas y norteamericanas. Repelerán, sin embargo, los ataques de cualquier parte que puedan venir.»

Avance y rendición



Cuando Eisenhower hizo su anuncio por radio, las tropas que iban a desembarcar en Salerno estaban ya en su mayor parte en los convoyes y en camino para su transporte a las sombrías posiciones de la bahía.

El efecto del mensaje no fue el que pretendía Eisenhower. Los hombres empezaron a relajarse. Se aflojó la tensión normalmente asociada al período anterior a una operación y desapareció la incisividad en la determinación de combatir. Muchos creyeron que como su misión era combatir en Italia, e Italia no estaba ya en guerra, no tendrían a nadie con quien luchar. Ante esta lógica aparentemente incontrovertible, los oficiales responsables que trataron de convencer a sus hombres de que todavía tenían que combatir contra los alemanes poco pudieron lograr. Como observó el almirante Cunningham, muchos no hicieron caso de tales advertencias y vieron el proceder con un sentido de complacencia. Tampoco la perspectiva de las tropas se vio afectada por las condiciones atmosféricas. El tiempo esa noche era hermoso, claro y tranquilo. Cuando los barcos se aproximaban al golfo de Salerno a través del mar Tirreno, una de las vistas más hermosas del mundo, los soldados podían ver las luces en la tierra firme, los resplandores de los pescadores de Amalfi y la línea del horizonte sobre el érea de desembarco, siluetada en negro contra el mar azul y el firmamento oscuro. Era una noche para la poesía y el ensueño, no para combatir y morir.

Casi 600 barcos componían los convoyes de invasión y sus escoltas. Habían partido a diversas horas, a partir de las seis de la mañana del 3 de septiembre, desde lugares tan separados como Trípoli, Palermo, Bizerta, Termini, Orán y Argel, todos con órdenes de llegar a Salerno de acuerdo con el intrincado y entretejido cuadro de tiempos, que serviría de ejemplo para desembarcos anfibios de mayor envergadura.

Frente a la costa, el submarino *HMS Shakespeare*, que llevaba diez días ope-



Avance en las colinas.



Tropas británicas pasando lista para embarcar en Bizerta.

rando en aquellas aguas, salió a la superficie y la tripulación fijó en la torreta de observación una luz verde dirigida hacia el mar, a modo de faro para los barcos que llegaban. Justamente después de la medianoche del 9 de septiembre, los primeros transportes comenzaron a llegar a sus puntos de destino y, con un chirrido metálico, las lanchas de asalto fueron descolgadas en sus grúas y lanzadas en las calmas aguas. Cargadas de hombres, muchos de ellos con la cara tiznada de negro, y oscilando bajo el fuerte peso del equipo y de las armas, desamarraron e iniciaron su trayecto hacia las playas.

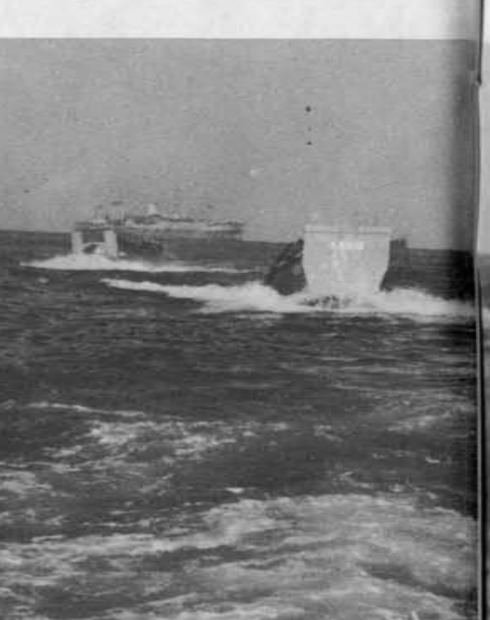
En el Norte, tropas especializadas tenían la crítica misión de tomar el puerto de Salerno, asegurando las alturas que miraban al mismo y cortando las comunicaciones por carretera y ferrocarril con Nápoles en los puntos por donde pasaban a través de las montañas. Tres batallones de exploradores norteamericanos fueron desembarcados en Maori, y dos de comandos ingleses en Vietri. Los primeros, bajo el mando del teniente coronel William O. Darby, fueron transportados en siete barcazas de desembarco de infantería, y comenzaron a desembarcar a las 03.20 horas. No encontraron oposición, y cuando las oleadas de suministros llegaron hasta la playa iniciaron su avance. En tres horas habían ocupado las alturas que encuadraban el paso de Chiunzi hacia Nápoles y las pendientes que dominaban las comunicaciones por carretera y ferrocarril con esta ciudad, incluyendo la importante vía férrea de Nocera. La operación pareció desacostumbradamente fácil.

A su derecha, los comandos ingleses, bajo el mando del general Robert Laycock, se aparestaron a desembarcar en

Tropas norteamericana de la 143 Agrupación de Infantería saludan la noticia de la rendición de Italia a bordo de un buque de transporte. Su optimismo estaba fuera de lugar.



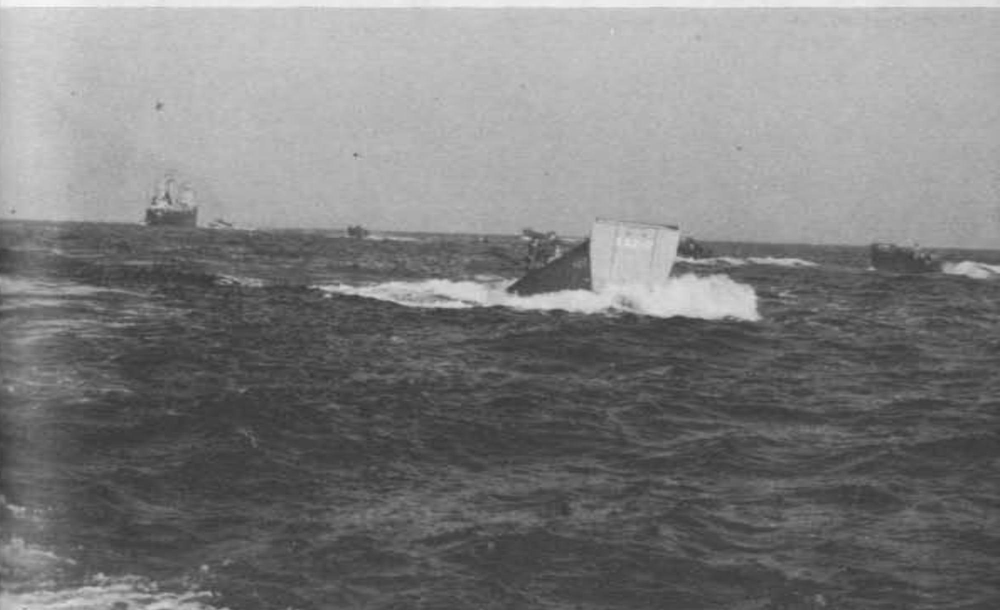
Arriba: **Carros e infantería alemana resisten.** Abajo: **Tropas de asalto norteamericanas trepan a sus lanchas de desembarco.**







Arriba: **Tropas de los Estados Unidos preparándose para desembarcar.** Abajo: **Las lanchas de desembarco avanzan.**





Un convoy de buques de desembarco navega hacia la bahía de Salerno.



El coronel William O Darby, comandante de los Rangers de los Estados Unidos.

Vietri para apoderarse de las defensas costeras y tomar las lomas que dominaban el desfiladero de Molina, un segundo paso hacia Nápoles. Pero no disfrutarían del tranquilo desembarco de sus colegas norteamericanos. Cuando se aproximaban a la playa, exactamente en el momento planeado para el asalto, a las 03.30 horas, una batería alemana abrió fuego y los cañones del *HMS Blackmore* lo hicieron a su vez para silenciarla. La primera oleada de la fuerza de asalto, constituida por los hombres del Comando n.º 2 del Ejército, bajo el mando del teniente coronel Jack Churchill, desembarcó e irrumpió a la carrera entre las dunas antes de que los defensores alemanes se dieran cuenta de su presencia. Cuando las ametralladoras alemanas se disponían a entrar en acción, los comandos estaban sobre ellas

Una patrulla de Rangers en acción al Norte de la cabeza de playa.





Maoiri, escenario del desembarco de los Rangers.

y, después de un breve combate cuerpo a cuerpo, hacían los primeros prisioneros. Detrás de ellos, media hora más tarde, llegó el 41 Comando de la Marina real inglesa, bajo el mando del teniente coronel Bruce Lumsden. Inmediatamente cayó bajo el fuego de ametralladora de las posiciones defensivas; pero aunque varios hombres fueron heridos, el grueso del Comando desembarcó libremente e inició el avance. Halló un carro Tiger en su camino, que quedó destruido por una granada arrojada por la escotilla, y se lanzó a marchas forzadas sobre Vietri, su primer objetivo. Rebasada ésta y alcanzado el paso de Molina, se fortificó allí, rechazó un contraataque de infantería alemana apoyada



El general brigada Robert Laycock (fotografiado después, ya con las insignias de general de división), que mandaba a los comandos ingleses.



Algunos de los primeros prisioneros alemanes son llevados con rapidez hacia las lanchas de desembarco.



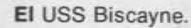
El general Hawksworth, comandante de la 46 División.

por carros de combate y permaneció en espera del grueso de la fuerza. Durante el combate, las baterías de 88 mm habían proseguido el intercambio de fuego con los destructores y cruceros, y aunque los buques pulverizaron cuantos objetivos pudieron localizar, muchas posiciones estaban excelentemente enmascaradas y cuando los buques de abastecimiento comenzaron a alcanzar la playa, hacia las 06.30, el fuego de ametralladoras, morteros y artillería era tan fuerte que las lanchas de desembarco se vieron rechazadas. En la confusión del combate llegó al puesto de mando de los comandos un mensaje indicando erróneamente que los alemanes habían reconquistado la playa y que, como consecuencia, tendrían que permanecer sin suministros durante varios días.

A pesar de las dificultades, los ingleses lograron dominar el desfiladero y, consiguientemente, las comunicaciones por carretera y ferrocarril, al tiempo que los norteamericanos, de modo similar, mantenían el control de los pasos en su zona. Vietri y Maori estaban tomadas y por lo menos los objetivos del Norte se habían conseguido.

Pero estas dos operaciones, aunque inmensamente valiosas, eran secundarias. De acuerdo con el plan del general Clark, el ataque principal se fraccionaba en dos grupos: la Fuerza de Asalto Norte y la Fuerza Sur. Casi diez kilómetros al Sur de Salerno estaban las playas asignadas a la Fuerza Norte, la 46 y 56 divisiones, que, con los comandos y los exploradores, componían el X Cuerpo de Ejército británico. La zona elegida para la 46 División fue denominada «Uncle» (Tío) y dividida en dos playas, Roja y Verde. La división, bajo el mando del general Hawksworth, debía dirigirse hacia el Norte, tomar las tierras altas situadas detrás de Salerno y dividirse luego en dos columnas: una tomaría la propia Salerno y la otra avanzaría por el valle del Picentino y tomaría Mercato. El oficial naval responsable de los desembarcos en «Tío», almirante Conolly, navegaba en el *USS Biscayne* y a las 01.50 horas de la mañana del 9 de septiembre sus barcos habían abierto un amplio canal a través de los campos minados y tenían los tres destructores de la clase Hunt situados a sólo una milla de la playa, preparados

para aplastar cualquier fortificación de ésta. Los capitanes de los barcos habían recibido órdenes del almirante Hewitt, la noche precedente, de no atacar las defensas de la playa a no ser que éstas abriesen fuego primero, en previsión de que las baterías estuviesen manejadas por tropas italianas que, a la vista del armisticio, ya no eran enemigas. Pero las baterías abrieron fuego, las disposiciones fueron anuladas y Conolly ordenó a sus destructores que replicaran. A las 02.25 el fuego desde la playa comenzó a disminuir y Conolly dio la orden de ataque. Así, cuando la primera oleada de lanchas frente a las dos playas «Tío» inició su breve marcha hacia la costa, los cañoneros asumieron el papel de apoyo del fuego hecho desde los destructores. En Roja, una lancha de desembarco con cohetes (LCR), disparó 790 proyectiles sobre la costa para abrir el camino en los posibles campos de minas, y las primeras tropas pusieron el pie sobre ella a las 03.30 horas. El efecto del fuego de esas lanchas, llamadas familiarmente «setos vivos» y empleadas por primera vez en Salerno, fue tremendo. Las explosiones enviaban nubarrones de tierra y desechos al aire, mientras las tropas alemanas miraban maravilladas y aparentemente aturdidas, e incluso se lavantó una pequeña marea. Los cohetes de asalto, sin embargo, no limpiaron toda la oposición y cuando las tropas desembarcaron en la Roja hallaron fuerte resistencia. No obstante, después de un duro combate limpiaron el camino a vanguardia, las siguientes oleadas trajeros artillería y munición y, a las 06.45, el general y su estado mayor estaban en la playa. Su papel en la operación había ido perfectamente de acuerdo con lo planeado.



El USS Biscayne.

A su derecha, en el sector Verde, las fuerzas de asalto tuvieron más graves problemas. El aprieto comenzó cuando las barcazas de desembarco dispararon sus salvas media milla más allá de su objetivo y abrieron un sendero a la derecha del mismo, en la playa denominada Azúcar Ambar, donde iba a desembarcar parte de la 56 División. De acuerdo con el plan, si los cohetes fallaban su objetivo las tropas de asalto debían seguir por donde se produjesen los efectos de éstos, ya que se consideraba más importante penetrar por las brechas abiertas que seguir el plan previsto y arriesgar fuertes pérdidas en los cam-



Un buque de desembarco descarga en una playa bien preparada.



Un pelotón de ametralladoras británico toma una posición en la playa el Día-D.

pos de minas. La primera oleada de tropas dispuesta para Verde siguió correctamente esta orden y llegó a la orilla en Azúcar Ambar; cinco minutos más tarde le seguían otras tres oleadas. El resultado fue una confusión que todavía hasta hoy no ha sido aclarada. Algunos hombres de la 46 División llegaron infelizmente mezclados con los de la 56, que estaban agolpadas lejos de su propia playa. Parece que dos batallones de asalto del Real Regimiento de Hampshire arribaron a la otra orilla del río Asa. Tratando de regresar, una compañía avanzó por una estrecha senda, yendo a dar de bruces contra un contraataque alemán; no teniendo sino armas ligeras para hacer frente a los carros alemanes, fue destruida en su casi totalidad.

El fallo de los cohetes determinó asimismo que quedara sin batir un punto fuerte en Verde. El fuego que desde éste se hacía causó tantas dificultades que Conolly se vio obligado a suspender la descarga en el sector poco después de las 9 de la mañana y a desviar los suministros a Roja. Verde permaneció aislada durante todo el primer día. Es un aterrador ejemplo de los desesperados problemas que pueden surgir cuando se produce un sólo error en el complicado esquema de un desembarco anfibio de gran envergadura. Y mientras tenían lugar todos estos combates, los buques, acordonando la playa a lo lejos, particularmente los que apoyaban los desembarcos de «Tío», se enzarzaban en duelo con los cañones alemanes de las posiciones, llegando a hacer fuego contra los carros de combate y la infantería que avistaban, a la vez que repelían las acciones de la Luftwaffe. Los aviones alemanes lanzaron su principal ataque entre las 04.17 y las 05.37 de la mañana, y lograron varios blancos sobre el *USS Nauset*. Cuando la tripulación de éste trataba de llevar el barco a la playa con la ayuda de un cable, se produjo una gran explosión que partió el navío en dos y mató y hirió a 95 de los 113 tripulantes.

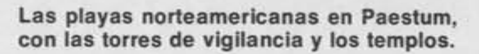
Todas las embarcaciones de desembarco de carros sufrieron los efectos de las baterías de la defensa. Una embarcación que se dirigía hacia Verde, bajo el fuego de artillería pesada, chocó con una mina que produjo cuarenta y tres bajas. Otra fue alcanzada cinco veces, pero todavía pudo desembarcar su tripulación en Roja. Otra, la embarcación 375 para el desembarco de carros, fue alcanzada dos veces en la playa y no pudo descargar los vehículos del puente principal hasta que fue sacada para reparar. Por la tarde estaba de regreso y descargando vehículos, cuando una bomba le alcanzó con un impacto directo y explotó; pero aún pudo ponerse en la playa la carga de vehículos, antes de que fuese retirada, con dificultades, al día siguiente.

En contraste con este duro fuego en «Tío», la batalla fue comparativamente tranquila, el Día-D, en los sectores Azúcar y Roger, al Sur. La 56 División, bajo el mando del general D. A. H. Graham, fue desembarcada y capturó el valioso aeródromo de Montecorvino, que permitía mejorar notablemente el dispositivo de cobertura aérea. Se dirigió luego hacia Ponte Sele, quince kilómetros tierra adentro. Las acciones de desembarco estaban bajo la dirección del comodoro Oliver, quien, después de que los dragaminas levantaran una docena de minas en su ruta, ordenó el comienzo de la operación. A las 01.15 horas comenzaron a avanzar los medios de asalto y apoyo. En el sector Azúcar, dividido en Ambar, al Norte, y Verde, al Sur, las primeras oleadas desembarcaron diez minutos más tarde. Luego llegó la segunda oleada de Ambar, que halló la playa llena de las tropas de «Tío» desplazadas por el fallo de los cohetes, y se acumuló en Playa Verde, aumentando la general confusión. Afortunadamente, el enemigo no reaccionó y hubo tiempo de enmendar todo. Poco después del amanecer, los defensores abrieron el fuego de baterías pesadas en las palyas Azúcar, pero los destructores *Laforey*, *Lookout* y *Loyal* viraron para enfrentarse con ellas y proporcionaron un valioso apoyo durante todo el día.

El HMS Loyal **echando una cortina de humo; el barco proporcionó un valioso apoyo de fuego el Día-D.**






Las playas norteamericanas en Paestum, con las torres de vigilancia y los templos.

El sector Roger, a la derecha de Azúcar, fue de modo similar dividido en dos playas, Ambar y Verde. También aquí hubo otro error en la orientación, pues la primera oleada de playa Verde desembarcó a 1.500 metros del lugar previsto. Afortunadamente, la playa fijada estaba muy bien batida por una batería pesada alemana, por lo que fue un error feliz. Las oleadas sucesivas fueron sometidas a un bombardeo, no muy intenso, pero los desembarcos se completaron sin bajas importantes. Así, en estas playas, dotadas con pendientes muy favorables, las oleadas iniciales fueron rápidamente respaldadas por las embarcaciones para desembarco de carros que estuvieron descargando todo el día y antes de oscurecer se hallaban en camino, en ruta a una zona segura.

El Día-D, la más señalada e importante característica del combate fue el ataque de fuego de los buques hasta que pudo ser llevada a la playa la propia artillería de las tropas desembarcadas. Los comandos y los exploradores disfrutaron, cada grupo, de la cobertura de un destructor y de una lancha de desembarco, armada con cañones de 4,7 pulgadas denominada LCG. En «Tío», la 56 División tenía en apoyo tres destructores y tres LCG, y en los sectores Roger y Azúcar, la 56 División tenía tres destructores y cuatro LCG. Además, el X Cuerpo de Ejército disponía, bajo el mando directo del comodoro Oliver, de una escuadra de cruceros, integrada por el *HMS Mauritius*, el *Uganda*, el *Orion*, el monitor *Roberts* y dos destructores, aunque por dificultades en las transmisiones los primeros no fueron capaces de dar mucho apoyo y los destructores hicieron casi todo el trabajo. La única excepción entre los buques pesados la constituyó el buque insignia del almirante Conolly, el *USS Biscayne:* el propio Conolly vio una batería disparando desde una colina al Sur de Salerno y ordenó a su barco acercarse a la playa y enfrentarse con ella. Doce salvas de sus cañones de 5 pulgadas hicieron la tarea y el buque se retiró.

Varios destructores fueron tocados, unos por las granadas de 88 mm y otros incluso por el fuego de fusilería, pero su ayuda resultó inapreciable. Las tropas de la playa informaron que sus salvas habían reducido a trozos muchos cañones alemanes y matado o herido a muchos soldados, y no hay duda de que sin la demolición realizada por los barcos, especialmente los destructores, la actividad de los defensores habría impedido quizá a las tropas del X Cuerpo de Ejército mantenerse en tierra.

Las playas de desembarco del VI Cuerpo de Ejército se dividieron en cuatro sectores, designados Roja, Verde, Amarilla y Azul, de Norte a Sur. Playa Roja estaba a trece kilómetros de la zona de desembarco más meridional del X Cuerpo de Ejército, distancia que pocas esperanzas dejaba de apoyo por el flanco, pero esta disposición se consideró necesaria debido a las barras de arena cercanas a la desembocadura del río Sele. Las cuatro playas caían frente a los templos de Paestum, dos perfectos templos griegos y las arruinadas columnas de un tercero, que era casi todo lo que quedaba de la ciudad griega de Poseidonia, fundada en el siglo VI a. JC. y dedicada al dios Neptuno. Las ruinas, una delicia para el ojo de cualquier entusiasta de lo clásico y un imprevisto decorado para la moderna guerra, estaban como a unos cinco kilómetros de la playa. Más cerca había algunas torres de vigilancia, construidas siglos después para dar aviso a los habitantes de las incursiones sarracenas. Ahora serían de nuevo útiles para una invasión, pues constituían excelentes puntos de referencia para los pilotos de las lanchas de desembarco en su aproximación. Detrás de Paestum, dos picos dominaban el campo de batalla: el monte Soprano, de 1.084 metros y el Sottane, de 634 y entre ellos se encontraba la ciudad de Capaccio. En líneas generales, la misión del VI Cuerpo era proporcionar protección al flanco derecho de los aliados en su avance hacia Nápoles y establecer contacto con las unidades de vanguardia del Octavo Ejército de Montgomery cuando avanzase desde el Sur.

Para la misión de desembarco, el VI Cuerpo de Ejército estaba dividido en dos agrupaciones de combate: la 142, que desembarcaría en las dos playas más al Norte, y la 141, que lo haría en las otras dos, ambas de la 36 División de Infantería, bajo el mando del general Fred L. Walker. Debían desenbarcar en seis oleadas, conquistar la línea de ferrocarril que corría detrás de los templos, avanzar hasta las faldas de la montaña y asegurar la zona. La 45 División de Infantería, dividida también en dos agrupaciones de combate, actuaría como una reserva flotante y desembarcaría al día siguiente.

Exactamente una hora antes de la Hora-H, a las 02.30, cuatro lanchas rápidas, con los motores amortiguados, se deslizaron en el quieto mar y cada una tomó posición en su respectiva playa. La lancha insignia de G Anderson hizo alto a 400 metros de Playa Roja y colocó su luz roja lanzando señales intermitentes mar



Las oleadas de asalto norteamericano avanzan en la costa. Los desembarcos sin oposición fueron excepcionales; la mayoría resultaron extremadamente penosos por la aglomeración, la enérgica defensa alemana y la falta de apoyo de fuego de artillería.



Comienza el asalto.



adentro. Frente a Playa Verde, después de tomar su situación por la torre medieval de Paestum, el teniente R. Galloway colocó su lancha a menos de cien metros de la costa y, a las 03.10 horas, encendió su luz verde. La lancha insignia de J. G. Donnell tomó también su orientación por la torre, para encontrar su posición en la Playa Amarilla, y la insignia de R. E. Schumann se situó para esperar la llegada de las oleadas de asalto en Playa Azul, después de tomar su orientación por el monte Sottane.

Detrás avanzaban los dragaminas, tratando de abrir un canal a través de un nuevo campo de minas localizado, aunque la tarea era excesiva para cumplirla en el tiempo disponible, y una lancha de desembarco volaría más tarde por los aires.

Luego vinieron las embarcaciones de asalto. Aparte el zumbido de los motores, había poco ruido, y la desacostumbrada quietud producida por la ausencia de un bombardeo de apoyo hizo surgir de nuevo graves dudas sobre la conveniencia de buscar la sorpresa táctica, dudas que todavía se ensombrecían más por el distante retumbar del bombardeo que apoyaba a las tropas inglesas en el Norte.

De hecho, la decisión adoptada fue una de las peores de la guerra. Los defensores estaban esperando. Existen varios informes, ninguno claramente documentado, y no pocas disputas sobre la verdad de la afirmación de que, cuando el primero de los soldados pisó la playa, una voz atronó por un sistema de altavoces con fuerte acento inglés: «Rendíos, estáis cubiertos».

Lo que está fuera de disputa es que cuando las embarcaciones de asalto se detuvieron y las tropas comenzaron a pasar por los bajíos, las defensas abrieron fuego de 88 mm, de mortero, de ametralladora y de armas portátiles, mientras la Luftwaffe hacía repetidas pasadas bombardeando y ametrallando a lo largo de las playas.

Las embarcaciones con un ligero retraso, tocaron tierra entre cinco y seis minutos después de la Hora H. En las playas Roja y Verde, la 142 Agrupación se vio detenida durante algún tiempo por el fuego hecho desde la torre de Paestum, pero pequeños grupos de soldados, a menudo sin suboficiales ni oficiales, se lanzaron hacia adelante y a las 05.30 horas pudieron ya contar con el apoyo de la artillería, desembarcada en tres barcazas de desembarco. De nuevo se produjo un serio problema de aglomeración: cuando a las 06.30 horas llegó la reserva de la 143 Agrupación y comenzó a desembarcar en Playa Roja, se amontonó con las tropas que ya estaban allí y que eran incapaces de avanzar o estaban demasiado aterrorizados por el fuego enemigo para intentarlo. Fue imposible resolver la confusión hasta que las propias tropas comenzaron a darse cuenta del problema. Pero a las 07.56 horas, cuando el general Wajker desembarcó en Playa Roja, habían capturado Paestum y estaban en camino de tomar el siguiente objetivo, el monte Soprano.

En Playa Verde, el 2.º Batallón de la 142 Agrupación quedó enganchado en las defensas de alambradas y campos de minas y tuvo alguna dificultad en salir de la playa. Su segunda oleada de lanchas de desembarco cayó sobre un campo de minas y sufrió un cierto retraso, pero hacia las 05.30 horas se habían desembarcado cañones de 105 mm y municiones, que ayudaron a los hombres a avanzar y alcanzar la zona de reunión utilizada por las tropas de Playa Roja. Un factor decisivo fue la captura de la torre por cincuenta zapadores y la destrucción no sólo de las ametralladoras situadas sobre ella, sino también de los carros que hacían fuego desde posiciones entre las casas de labranza de los alrededores. Esta unidad

Carros, camiones y zapadores siguen a las oleadas de asalto y se restaura el orden después de la confusión inicial.

de zapadores trabajó con excepcional eficacia en abrir pistas a través de las playas y en colocar planchas de acero bajo el continuo fuego de las torres, distinguiéndose así en su día en el que destacó no tanto por eso cuanto por su trabajo entre las tropas para mantener las playas en orden, o, entre los escalones de asalto, para iniciar el combate.

Las otras dos playas, Amarilla y Azul, crearon todavía mayores problemas . Los defensores se habían fortificado muy bien, y las dos estaban bajo el constante fuego de las baterías costeras de Agropoli. En Playa Amarilla, el 3er Batallón de la 142 Agrupación fue detenido a unos 400 metros de la orilla y, en la Azul, las primeras oleadas del 1er Batallón tuvieron que permanecer inmóviles durante veinte horas mientras sus oleadas de apoyo se veían frenadas por las minas o por el fuerte fuego de la defensa. Al fin, una barcaza para desembarco de carros logró desembarcar sus armas pesadas y un oficial entró rápidamente en acción con un cañón de 75 mm, destruyendo un carro y un asentamiento de ametralladoras. Pero no era bastante para inclinar la balanza y por la tarde Playa Azul tuvo que permanecer al margen de la lucha durante un cierto tiempo.

En el sector británico, las tropas, pese a su falta de experiencia, luchaban bien y con valor, pero ciertamente no habrían podido mantener sus posiciones en las playas, o al menos hacer algún progreso, sin el apoyo de la artillería naval.

En la mañana del Día-D, el *HMS Abercrombie,* operando a más de 15 millas de la playa, llevó a cabo un tremendo bombardeo de las baterías enemigas, de las concentraciones de carros y de la ciudad de Capaccio, hasta que por la tarde chocó con una mina, se escoró peligrosamente y tuvo que regresar a Palermo.

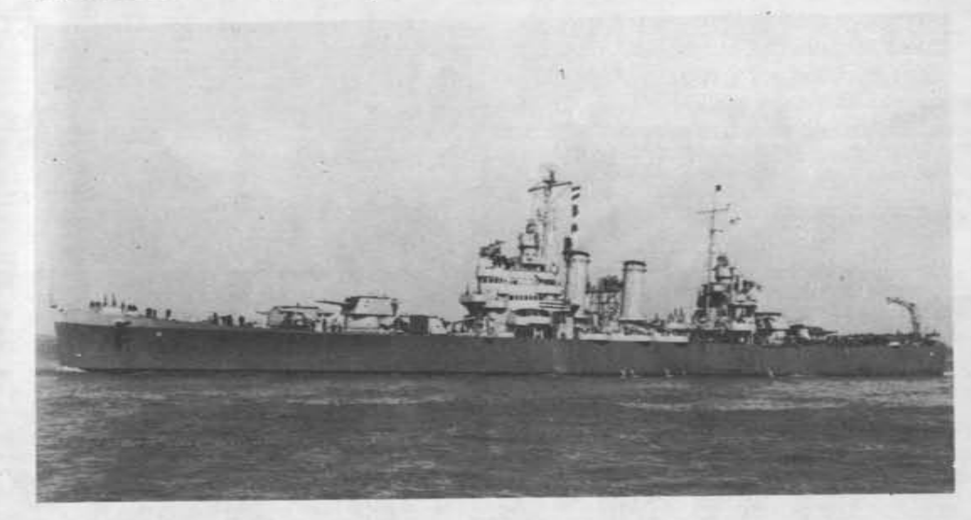


Arriba: **El** HMS Abercrombie **con un remolcador a su lado, después de haber chocado con una mina.** Abajo: **El** USS Savannah.





Arriba: **El** USS Philadelphia. Abajo: **El** USS Bristol.





Arriba: **El** USS Edison. Abajo: **El** USS Ludlow.

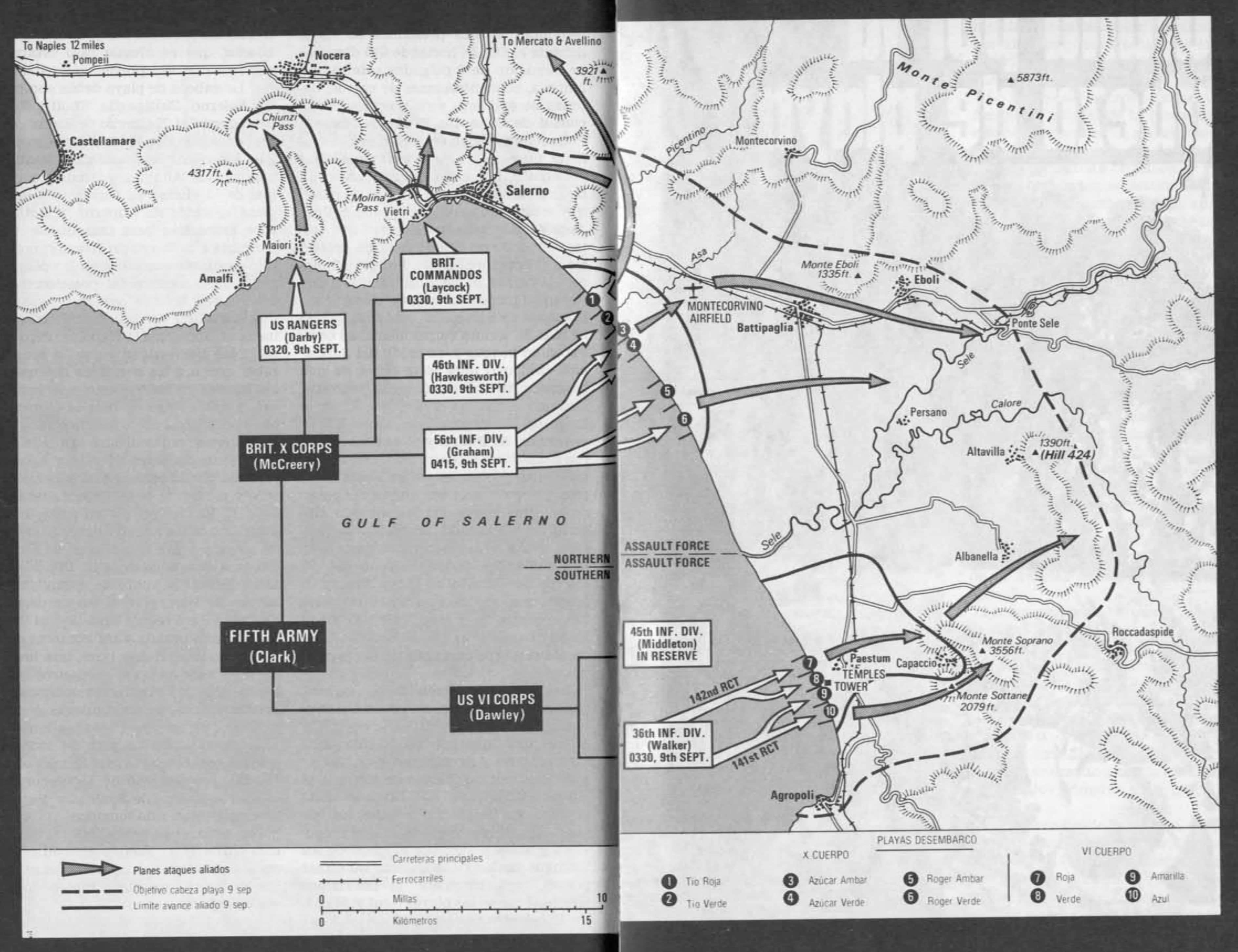


El crucero norteamericano *Savannah* respondió a once peticiones de fuego durante el Día-D, haciendo 645 disparos de munición de 6 pulgadas sobre la infantería, concentraciones de carros, baterías de artillería y de nuevo sobre la ciudad de Capaccio. El buque insignia *Philadelphia* entró en acción por la mañana, primero contra baterías enemigas y después, habiendo lanzado un avión de exploración, contra un puente por el que se acercaban refuerzos panzer. Poco después del mediodía se acercó a la costa, detrás de un dragaminas de protección, y bombardeó otra batería alemana. Más tarde, habiéndose alejado a una distancia menos vulnerable, disparó sus granadas de 6 pulgadas contra un grupo de más de treinta carros alemanes ocultos en un bosque y, en unión del *Savannah*, destruyó unos siete antes de que buscasen su salvación en la retirada. Cumplió asimismo la tarea de dirigir el fuego de los destructores sobre objetivos útiles. El *Bristol* y el *Edison* operaron a unas tres o cuatro millas de la costa, contra posiciones de artillería y carros, y fueron a su vez objeto del fuego de baterías enmascaradas, aunque ninguno fue alcanzado. El destructor *Ludlow* siguió a un dragaminas hasta sólo una milla del flanco derecho del VI Cuerpo de Ejército, en Playa Azul, y silenció una de las baterías que hacía fuego contra ls tropas detenidas en el sector. Durante el Día-D hizo un total de 465 disparos en ayuda de las fuerzas de tierra.

Esta enérgica acción de los barcos, particularmente de los destructores, navegando a través de los campos de minas para conseguir un fuego mucho más cercano y preciso, no dejó de ser apreciado por las fuerzas de tierra, y el jefe de artillería de la 36 División envió un mensaje de gracias a todos los buques que habían apoyado, con el fuego: «Doy gracias a Dios por el fuego de los 'barrigas azules' de la Marina. De no ser por él, probablemente no habríamos puesto el pie en las playas Azul y Amarilla. Excelentes compañeros; así lo digo».

Al final del Día-D, las cuentas mostraban un modesto saldo a favor de los aliados, que en ningún caso estaba de acuerdo con las previsiones estratégicas. La cabeza de playa debía comprender Salerno, Battipaglia, Eboli y Ponte Sele, donde el X Cuerpo de Ejército habría enlazado con el VI Cuerpo para seguir luego por las montañas, bastante más allá de Altavilla y Albanella y detrás de la ciudad de Capaccio y de los picos gemelos de Soprano y Sottane. Este ambicioso pero inasequible plan concedía a la fuerza de invasión un amplio espcio de maniobra en las playas y ponía a su alcance las posiciones que dominaban toda la cabeza de playa y una firme base desde la cual desplazarse hacia el Norte, hacia Nápoles. Pero con su típica perversidad y con la considerable ayuda a los decididos defensores, los hechos no coincidieron con los planes, y así la línea de batalla empezaba esa noche unos cinco kilómetros al Sur de Salerno, profundizaba tan sólo tres kilómetros de tierra adentro y volvía a cerrarse por la costa a casi seis kilómetros y medio de la desembocadura del Sele. El VI Cuerpo, por su parte, había avanzado tierra adentro desde la cabeza de playa y tomado la ciudad de Capaccio; una compañía de la 36 División estaba además a punto de conquistar el monte Sottane, pero el flanco derecho de Playa Azul seguía sometido al fuego de artillería pesada y los hombres estaban detenidos. Había, pues, una brecha de algo más de once kilómetros entre los cuerpos de ejército norteamericano y británico, con la consiguiente y fatal amenaza de que los alemanes lanzasen un contraataque. Lo peor de todo era que los tres objetivos más deseables del Día-D, el aeródromo de Montecorvino, el puerto mismo de Salerno y Battipaglia, no habían sido tomados.

Con todo, el general Clark recordaría más tarde que, aunque el asalto progresó lentamente en la noche del primer día, se había conseguido más de lo que era de esperar.



Desembarcos del Quinto Ejército en el golfo de Salerno.

Batalla por la cabeza de playa



Los días siguientes al Día-D, fueron una mezcla de confusos combates, esporádicos ataques y contraataques, capturas de prisioneros y conquistas y pérdidas sucesivas de varios puntos fuertes.

Lo único que estuvo totalmente claro fue que el núcleo de la fuerza alemana estaba concentrado en el flanco izquierdo de los aliados, contra el X Cuerpo de Ejército británico.

Para responder al desembarco, Kesselring, comandante alemán en Italia, había tomado rapidísimas medidas de refuerzo de la zona. La División Hermann Goering y parte de la 15 División Panzer de Granaderos se dirigieron hacia Salerno, en tanto que la 3.ª División Panzer de Granaderos marchaba hacia el Sur desde Orvieto, libre de su cometido de defender Roma. Al mismo tiempo, el LXXVI Cuerpo de Ejército completo, desembarazándose del contacto con el Octavo Ejército de Montgomery, se dirigía apresuradamente hacia el Norte, bajo el mando del general Herr.

Por su parte, Vietinghoff, comandante del Décimo Ejército, desplazó durante la noche la 16 División Panzer del sector norteamericano para concentrarla contra el británico, en la creencia de que la 29 División de granaderos llegaría de un momento a otro y podría hacerse cargo de la defensa contra el VI Cuerpo de Ejército.

En las primeras horas del 10 de septiembre los británicos comenzaron a sondear esta formidable defensa, aunque los hombres situados en la llanura no dudaban de que sería dificilísimo progresar por las faldas de la cordillera que tenían enfrente, de 600 metros de altura y plagadas de artillería alemana fuertemente emplazada. De hecho, apenas se había avanzado cuando los alemanes lanzaron los primeros y fuertes contraataques.

La 56 División de Infantería, que daba frente a Battipaglia, sufrió el castigo más duro. El Real de Fusileros lanzó varias patrullas durante la noche hasta la propia ciudad, pero carecía de apoyo de carros y su empujón hacia adelante dejó



Soldados ingleses al acecho



El general Heinrich von Vietinghoff, comandante del Décimo Ejército alemán.

los flancos al descubierto. La 16 Panzer, después de haber sometido la posición adelantada de los ingleses a un bombardeo con cañones de 88 mm, ampliamente apoyado por fuego de Spandaus, contraatacó con carros Tiger y PzKpfw IV. Los fusileros dirigieron contra ellos sus cañones contracarro, pero no lograron frenarlos y sus efectivos empezaron a reducirse, cayendo unos y siendo hechos prisioneros otros por los decididos soldados alemanes. Pronto se vieron forzados a recogerse sobre su núcleo central y luego a dividirse en pequeños grupos que se dispersaron por las casas de Battipaglia, sólo para ser capturados o muertos cuando la lucha llegó allí. Al lado de los Fusileros, la 201 Brigada de Guardias tropezaba con la misma dura oposición en su combate por el aeródromo de Montocorvino y la zona circundante.

Entre Battipaglia y el aeródromo había una fábrica de tabaco que desempeñaría un papel destacado en los combates venideros. Los alemanes mantenían allí fuertes posiciones defensivas y dos unidades de Guardias, Granaderos y Guadias Escoceses montaron un ataque apoyándose mutuamente. Por desgracia para los Guardias, que gozaban de una reputación sin mácula, los carros y vehículos blindados alemanes contraatacaron, apoyados por infantería, arrollaron por lo menos una sección y obligaron a los restantes grupos a retirarse. La retirada se convirtió en pánico, y pronto las carreteras se llenaron de soldados corrriendo hacia las playas. El pánico se extendió y alcanzó a algunos Fusileros, hasta que algunos oficiales reorganizaron a los hombres en unidades de combate. Se debe subrayar con justicia que dos compañías de Granaderos permanecieron firmes y, con la ayuda del Royal Greys escocés dotado con carros Sherman, sostuvieron el ataque alemán.

Más tarde, por la mañana, se ordenó a los Guardias escoceses que avanzaran para tratar de tomar la fábrica. Los alemanes, sabiamente, contuvieron su fuego hasta que el ataque fue desencadenado y sólo entonces dispararon desde posiciones bien ocultas, con Spandaus, morteros y cañones de 88 mm. Mas los Guardias se dieron cuenta que era mejor avanzar bajo el fuego que caer víctimas de él y lograron llegar a la cerca de la fábrica. Desde allí entablaron una lucha sin cuartel para apoderarse de los edificios de la fábrica, pero sus limitados recursos no les permitían mantener una base firme y se vieron obligados a retroceder, saltando sobre la cerca, bajo un denso y consistente fuego.

La acometida británica había sido detenida de nuevo por el contraataque alemán. El caso se repitió varias veces en la encarnizada contienda durante estos primeros días. Los invasores hicieron pequeñas conquistas, que pagaron duramente con elevadas bajas. Como más tarde escribió el general Clark: «... Es difícil, incluso después de la lucha



La lucha en los alrededores de Battipaglia. Arriba: **Una patrulla del Regimiento de la Reina ataca un PzKw IV.** Abajo: **La patrulla avanza en doble hilera, después de destruir el carro.**





Carros Sherman en acción cerca de Battipaglia.





La fábrica de tabaco.

que nadie, excepto los hombres que tomaron parte directa en los hechos, puede dar a conocer cuán grave desastre amenazó al primer asalto aliado en la tierra europea. Ni siquiera en el curso del combate nos dimos cuenta plena de cuál era la ventaja de los alemanes al mantener todas las altas colinas que rodeaban la cabeza de playa, desde las cuales podían advertir con todo detenimiento, nuestros ataques. Sólo meses más tarde, cuando tuve ocasión de volar sobre las posiciones alemanas de Salerno, pude darme cuenta completa de hasta qué punto podía observar el enemigo nuestros movimientos y, por tanto, trasladar su poder y su artillería para oponerse a nuestros ataques. En este aspecto, la ventaja alemana era aterradora».

Podría pensarse que hubo un importante error por parte del general Clark al no tener en cuenta un aspecto tan importante de la información hasta tres meses después de la operación. De hecho, estuvo en tierra en la mañana del Día-D más uno y podía haber visto el círculo dominante de montañas. Acaso pueda explicarse todo pensando que vio las montañas desde la playa, y no la playa desde las montañas, por lo que se le escapó el inmenso valor que éstas tenían para quien las controlase.

Clark desembarcó personalmente con la intención de hallar un lugar de desembarco para la 157 Agrupación de Combate. Reconoció la brecha entre los dos cuerpos de ejército y, después de consultar al comandante de la 36 División, general Walker, y al del X Cuerpo de Ejército, general McCreery, decidió desembarcar la 157 en el extremo derecho de la cabeza de playa británica, para que comenzara a cerrar la brecha. De hecho, debido a la terrible carencia de barcos, la orden de Clark fue ya muy tardía. El almirante Hewitt, instado por sus superiores en Argel para que dejase libres para otros usos las lanchas, se había visto obligado a ordenar el desembarco de los hombres. Se efectuó éste en el sector norteamericano, al Sur del río Sele, y se tardó algún tiempo en



Los alemanes contraatacan. Su pronta acción y su movilidad en el extremo Norte de la cabeza de playa estuvieron a punto de detener la invasión.



En los montes que rodeaban la cabeza de Playa, los defensores tuvieron una gran ventaja en el empleo de la artillería y los carros, como reconoció Clark.

El Día-D en el sector Norte. Arriba: **Una patrulla de la 143 Agrupación de Infantería comienza a salir de Playa Roja.** Arriba derecha: **Los médicos atienden a un soldado alcanzado por el fuego de los alemanes.** Derecha: **La invasión se desarrolla contra una oposición relativamente ligera.**

lograr que se moviesen al Norte, en cumplimiento de las órdenes de Clark.

Un tanto extrañamente, el desconocimiento de la situación de Clark era tal que envió un mensaje al general Alexander anunciándole que pronto estarían preparados para atacar por el Norte, a través del paso de Vietri, hacia Nápoles. Como más tarde manifestó él mismo, era ésta una visión ciertamente optimista.

Quizá fue llevado a establecer esta conclusión por el informe de Walker sobre la situación en el flanco derecho. Allí, el VI Cuerpo de Ejército había gozado de un Día-D bastante tranquilo, ya que la defensa alemana estaba concentrada en bloquear las vías de aproximación a Nápoles. Las bajas más importantes habían sido causadas por los





Una patrulla trata de localizar un tirador escondido.

ataques aéreos. Hasta el amanecer, en que una nebrlina detuvo tanto los desembarcos como los bombardeos, los cazas y bombarderos de la Luftwaffe habían estado ciertamente atareados ayudándose de bengalas suspendidas de paracaídas.

En el flanco izquierdo del VI Cuerpo de Ejército, la 45 División se percató de la violencia del inminente combate cuando el propio general Dawley, durante su recorrido por el campo de batalla, ordenó que la 179 Agrupación avanzase hacia Eboli. El 2.º Batallón debía avanzar al Sur del Calore, y el 3.º cruzar el río, avanzar a través de Persano y tomar el Ponte Sele, sobre este río.

Al aproximarse la noche las dos columnas se pusieron en camino y el 2.º Batallón avanzó unos seis kilómetros, hasta que también estuvo en posición de vadear el río Calore. En este momento, la 16 División Panzer lanzó al ataque su 29 Batallón de Zapadores; la vanguardia norteamericana se vio frenada y las tropas se retiraron en desorden para reorganizase de nuevo al otro lado del río.

Algo más de éxito obtuvo el 3er Batallón en su intento de alcanzar el Ponto Sele. Tras vadear el Calore, ya que el principal puente sobre el mismo había sido destruido por los alemanes, se vio sometido a un intenso fuego de las posiciones alemanas en la zona alta que rodea Persano. Logró, sin embargo, alcanzar el Ponte Sele (que también había sido demolido) y se estableció en posiciones defensivas mientras llegaban las unidades de ingenieros. Al fin se logró restablecer el puente en la mañana del día 11, entre el constante hostigamiento de los cañones asentados en las colinas.

En el lejano flanco derecho de la cabeza de playa norteamericana, la 36 División trataba de progresar en la zona de Paestum. A su izquierda, un batallón de la 142 Agrupación avanzaba hacia la cota 424 y hacia la cercana ciudad de Altavilla. Ganó bastante terreno, pero pronto sufrió el ataque de unos veinticinco carros alemanes, que sólo tras un fuerte bombardeo de artillería fueron alejados. Otro batallón de la Agrupación, a la derecha, ocupó útiles posiciones en las tierras altas y alrededor de monte Soprano, y consiguió así extender la cabeza de playa.

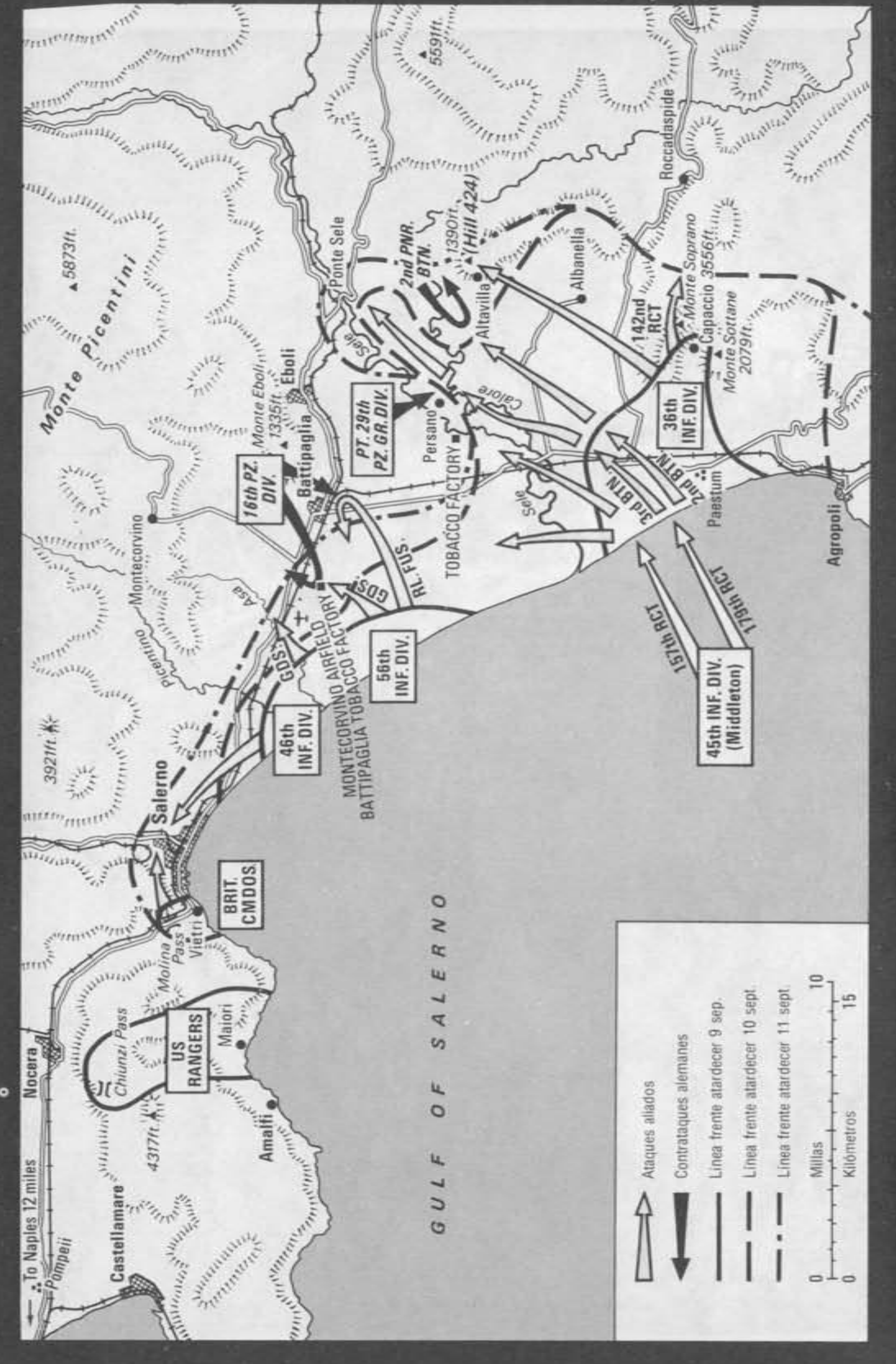
Algunos kilómetros al Norte, las dos unidades independientes, los comandos y los exploradores, mantenían sus posiciones, pero afrontando una resistencia cada vez mayor de los refuerzos alemanes. Así, su actividad se redujo principalmente a contener los ataques enemigos escatimando sus escasos suministros, que sólo podían ser aumentados tras un difícil transporte a lomo de mulos por los montes, así como a dirigir el fuego de la artillería y la marina sobre las carreteras que mantenían los alemanes debajo de ellos.

Fue la Marina, de nuevo, la que desempeñó el papel crítico en la batalla con sus consistente y preciso apoyo durante todo el día. Sólo en el sector británico se hicieron treinta y siete peticiones de fuego el 10 de septiembre. Un navío, el británico *Nubian*, disparó 341 granadas de sus cañones de 4,7 pulga-

Los alemanes reconocieron que el apoyo naval fue un factor crítico en la batalla de Salerno. Un monitor actúa contra objetivos en tierra.



Los ingenieros trabajan para reparar uno de los puentes destruidos.



La situación del 9 al 11 de septiembre: acometida alemana para empujar hacia el mar al Quinto Ejército.

das y su acción fue la típica de muchos de aquellos barcos. Tuvo como objetivos una concentración de carros, una batería, una edificación que parecía ser empleada como punto de resistencia, un depósito de municiones y una concentración de vehículos. Como los otros barcos, sus acciones fueron extremadamente precisas y muchas terminaron con un agradable mensaje «Batería destruida» o su equivalente apropiado.

Con todo, el Día-D más uno terminó en un equilibrio precariamente mantenido. Los aliados habían hecho pequeños progresos en los lugares escogidos, sobre todo en el sector norteamericano, pero el aumento de los refuerzos alemanes era continuo, aunque también ellos tuvieron dificultades. Un general de la División Hermann Goering comentó después: «Los carros eran incapaces de operar con eficacia en el estrecho valle y tenían un campo de observación restringido. Se combatió violentamente en ambos lados de las faldas de las montañas, cuya ocupación era importante para la observación de la artillería. El terreno, montañoso y con hendiduras profundas, obligaba a las compañías a dispersarse. Eran frecuentes las brechas por las que el enemigo se infiltraba. Algunas zonas de la línea del frente estaban mantenidas por pequeñas partidas. En cualquier caso, se hacía extremadamente difícil mantener el control. El fuego de la artillería naval continuaba causando graves pérdidas».

El siguiente día, 11 de septiembre, no cambiaron las cosas: la misma confusión, los mismos cambios de territorio, la misma dureza de la resistencia alemana. El sector nortemaericano seguía hallando una oposición menos severa que el británico, excepto en el Norte, donde la 179 Agrupación tuvo que hacer frente al contraataque alemán en la zona de los ríos Sele y Calore. Después de combatir duramente, a veces con carencia de municiones en sus posiciones avanzadas, el 3[er] Batallón se vio obligado a retirarse y consolidarse alrededor del Ponte Sele. Los ingenieros habían reparado el puente para que la artillería pudiese llevar allí sus piezas, pero durante el día sólo consiguieron transladarse tres cañones de la 160 Batería de Campaña y al oscurecer la posición era todavía más peligrosa: una columna de la 179 fue rodeada y casi destruida. A unos tres o cuatro kilómetros a la derecha, el 3[er] Batallón había cruzado el río Calore, donde también sufrió la acometida de una fuerza acorazada alemana, que le forzó a abandonar el terreno ganado el día precedente. Más a la derecha, en las colinas de Altavilla, el 11 de septiembre lanzaron los alemanes un ataque que detuvo cualquier ulterior avance de la 179 Agrupación.

En el sector del X Cuerpo de Ejército, los combates más duros se desarrollaron en Battipaglia. Como en la fecha anterior, la Brigada de Guardias protagonizó la acción principal. A primeros horas de la mañana lanzó un ataque para reconquistar la ciudad, que había perdido el día 10 y que estaba ahora defendida por tropas paracaidistas y por carros de la 16 División Panzer. Los Guardias Granaderos, avanzando por las carreteras y entre las casas de los contornos, hicieron inicialmente algunos progresos, pero hacia las 11.00 horas sufrieron el contraataque de los carros, que les desplazaron de la ciudad, hacia el Sur. Más tarde los Guardias Escoceses enviaron una compañía para tomar la fábrica de tabaco, de importancia vital, pues desde ella los defensores tenían excelentes campos de tiro que dominaban los cruces sobre los ríos Sele y Calore. Los Panzer permanecieron silenciosos hasta que los Guardias estuvieron en los campos de alambradas que rodeaban el complejo de edificaciones, y entonces desencadenaron toda su capacidad de fuego para aplastar el ataque. Los británicos que no cayeron muertos fueron hechos prisioneros.

De hecho, los 1.500 prisiòneros, la mayoría británicos, hechos por los alemanes, dan la medida del éxito de la defensa.

Los reveses sufridos determinaeron un



deterioro constante de la moral de los aliados. Al atardecer, los alemanes lanzaron un ataque combinado de carros e infantería contra el Real de Fusileros, al Sur de Battipaglia, que lo hizo retroceder, cortó y separó su formación de combate y durante largo tiempo le obligó a una irritante y desorganizada retirada hacia el mar. Cuando los carros y semiorugas surgieron en medio de los hombres en el hacinamiento de la oscuridad, los enlaces se rompieron y los mismos soldados se hicieron pedazos unos a otros. Muchos fueron heridos o vieron morir a sus compañeros y en la confusión pensaron que era mejor dejar libres sus posiciones y acudir a zonas más a retaguardia.

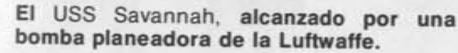
Sólo la firme actitud de algunos oficiales logró evitar que el caos fuera total. Para reforzar la línea se ordenó cavar trincheras a los soldados de destinos, que nunca esperaron ser la punta de combate. Por lo menos en una ocasión, un oficial inglés de los servicios tomó cartas en el asunto: ordenó a un grupo de zapadores norteamericanos que volvieran a la línea de frente y les amenazó con pegarles un tiro si no lo hacían así. Más significativo aún fue el incidente protagonizado por un grupo de soldados ingleses que se rindió en la oscuridad... a un grupo de norteamericanos. La moral era ciertamente baja y no conoció distingos de fronteras.

En el Norte de la cabeza de playa, los comandos y exploradores pasaron el día bajo una presión creciente, ya que los refuerzos de Kesselring fortalecieron las defensas en los pasos hacia Nápoles, aunque el 4.º Batallón de exploradores capturó y sostuvo el importante Monte Pendolo. Reconociendo la importancia de mantener el dominio terrestre sobre las carreteras entre la cabeza de playa y Nápoles, el general Clark ordenó que un batallón de la 143 de Infantería abandonase el VI Cuerpo de Ejército, en el sec-

Vehículo inglés sobre orugas con ametralladora Bren avanza por las calles de Salerno, destrozadas por las bombas. Salerno fue ocupado el 11 de septiembre.



Los suministros llegan a tierra, junto a un Spitfire norteamericano abatido.



El USS Savannah, **alcanzado por una bomba planeadora de la Luftwaffe.**

tor Sur, y fuese llevado en lanchas de desembarco para reforzar la cabeza de playa de Maiori.

En síntesis, el panorama, desde el punto de vista de los aliados, presentaba una ligera mejoría sobre el día anterior. El perímetro de la cabeza de playa había sido agrandado y reforzado y la propia ciudad de Salerno había sido oficialmente ocupada, aunque el puerto estaba tan dañado que resultaba imposible usarlo para el desembarco de suministros. Las tropas no estaban todavía en ningún punto cerca de la línea prevista (Nápoles debía haber sido ocupada ya) y, aunque los norteamericanos habían penetrado al Sur unos 16 kilómetros, los ingleses, en el sector Norte, no habían logrado profundizar ni siquiera dos kilómetros. Pese a todo, el general Hawkesworth, al mando de la 46 División, se sentía lo suficiente optimista para informar que sus tropas estaban lo bastante bien establecidas como para impedir una ruptura del enemigo.

Era un buen día para el optimismo. Al general Clark la cabeza de playa le parecía lo bastante segura como para informar por la noche al general Alexander que pronto estaría preparado para lanzar un ataque al Norte, hacia Vietri.

Probablemente los acontecimientos más emocionantes e interesantes del día 11 tuvieron lugar en el mar. Hacia las 09.30 horas, cuando el general Clark estaba a bordo del *Ancon*, se oyó un fuerte y agudo ruido, que inmediatamente se supuso que respondía a algún nuevo tipo de bomba alemana. Pensando que el objetivo era el propio *Ancon*, no quedaba otra solución que aguardar estoicamente el impacto.

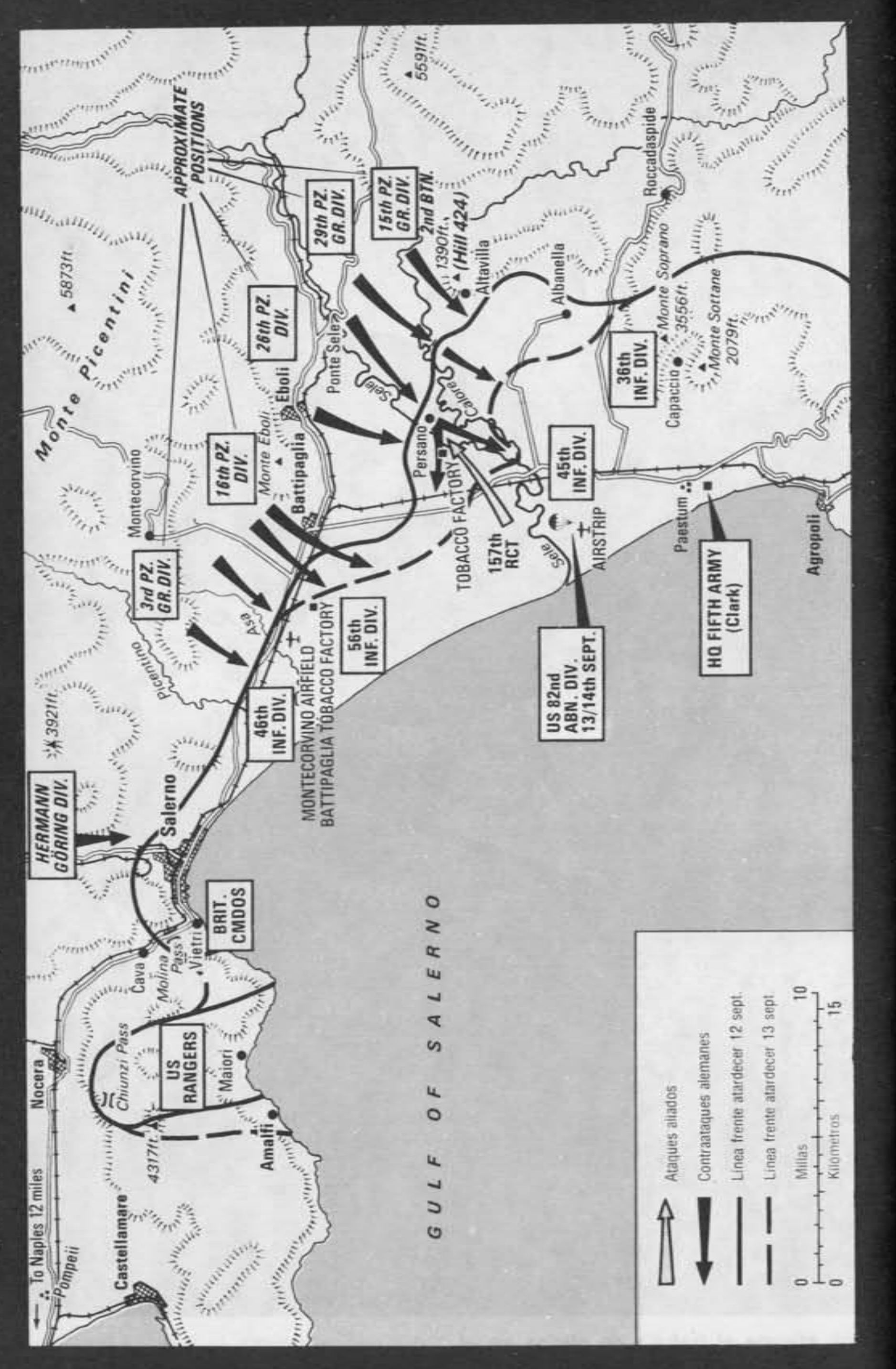
Se hallaba cerca el crucero *Savannah*. De repente se produjo un enorme estallido, justamente en el frente del puente del *Savannah*, seguido por una explosión bajo su cubierta. Era el primer ataque de la Luftwaffe con una bomba planeadora controlada por radio, la FX 1400, una de las más efectivas armas secretas de Hitler. Pesaba 1.400 kilogramos, descendía por gravedad con una velocidad final de más de 250 metros por segundo y estaba guiada por radio a través de un sistema de aletas. Prometía ser un arma formidable y, aunque los aliados conocían su existencia y preveían su uso en Salerno, no tenían una defensa segura contra ella ni podían evadirse de su acción en las pistas de la cabeza de playa, que estaban abarrotadas.

La bomba que hizo blanco en el *Savannah* había sido lanzada por un Dornier 217 desde unos 6.000 metros. Hizo blanco en la torre número 3 y explotó en el cuarto de control más bajo, produciendo un boquete en la parte inferior



El general Clark y el almirante Hewitt a bordo del USS Ancon.

Clark atiende al trabajo de oficina en el remolque que usó a lo largo de la campaña de Italia.



La situación al 12 y 13 de septiembre: contraataques alemanes para partir la cabeza de playa en dos.

del navío y abriendo una grieta en su costado. Se apagaron las calderas, el barco perdió fuerza y al poco tiempo empezó a hundirse de proa con el castillo inundado. Pero los equipos de control de incendios se apresuraron a aminorar los efectos de la explosión, y el buque fue enderezado ajustando su carga de fuel oil. Llevó hasta las 18.00 horas el tenerlo listo para navegar de nuevo, pero finalmente fue capaz de hacer su viaje de regreso a Malta, con una poderosa escolta de cuatro destructores.

Mas ni siquiera este episodio fue tan sorprendente para Clark como la información que recibió al volver al *Ancon*, después de la visita a tierra que hizo algo más tarde ese mismo día. Había llegado un mensaje de Alexander diciendo que la 82 División Aerotrnasportada, de la que Clark se había visto forzado a desprenderse antes del desembarco de Salerno, no se utilizaría ya para tomar los aeródromos de Roma y estaba concentrada en Sicilia, disponible para su empleo allí donde pareciese aconsejable.

Era la primera noticia que Clark tenía de la anulación del lanzamiento. Taylor había informado, después de su conversación con el mariscal Badoglio, que no se recibiría ayuda de las tropas italianas y que la 82 División Aerotransportada podría quedar aislada en una operación en los alrededores de Roma. Clark, pues, se sintió satisfecho de tener disponible nuevamente la 82 División, en vista de la fuerte resistencia alemana, y dio orden para que fuese lanzada, en la noche del 13 de septiembre, cerca de la ciudad de Avellino, a fin de que operara detrás de las líneas alemanas. Quedaban, pues, dos días, más para entonces la variable situación en la cabeza de playa había cambiado tan drásticamente que la 82 no hizo nunca su lanzamiento en Avellino.

El 12 de septiembre las unidades alemanas lanzaron fuertes contraataques a todo lo largo del frente. Los refuerzos de Kesselring empezaban a llegar y entraban en combate inmediatamente. En el extremo Sur de la cabeza de playa se efectuaron varios ataques contra el flanco izquierdo del VI Cuerpo de Ejército con elementos de las 26 y 16 divisiones Panzer y la 29ª de Granaderos Panzer. En la zona de Montecorvino, las divisiones de Granaderos Panzer 15 y 3 y la División Hermann Goering se lanzaron contra el X Cuerpo de Ejército británico.

En todas las zonas los aliados tuvieron graves dificultades para resistir los decididos ataques y en muchos casos fueron obligados a replegarse. La 45 División, lanzada hacia Ponte Sele en dos columnas, aparecía en peligro de ser copada. Clark ordenó reforzarla con la 157 Agrupación de Combate del coronel Charles Ankcorn, que había sido transferida al flanco británico después de haber sido desembarcada en un sector equivocado, para que avanzara a lo largo del Sele y protegiera el flanco Norte de la 45 División. Los hombres de Ankcorn experimentaron pronto la fortaleza de la resistencia alemana, cuando los carros y las ametralladoras hicieron fuego sobre ellos desde las alturas de Persano y desde la cercana fábrica de tabaco. Los alemanes habían cruzado el río Sele y ocupado las posiciones importantes. Destruyeron inmediatamente cinco de los siete carros de Ankcorn, y la 157 Agrupación sometida a un fuego desvastador, fue imposibilitada de hacer ulteriores progresos. El terreno ocupado por el enemigo formaba una siniestra cuña en la zona débilmente mantenida entre las cabezas de playa de los cuerpos de ejército X y VI. El combate en esta zona osciló fuertemente en favor de uno u otro bando, que al final del mismo día el general Dawley lanzó un ataque con elementos de la 45 División, que, con el apoyo de fuego que se solicitó del *Philadelphia*, lograron arrojar a los alemanes de la fábrica de tabaco y los desalojaron de Persano.

A primeras horas del día la situación en Altavilla era seria; al atardecer, como los aliados no habían encontrado solución al problema, era todavía peor. Por

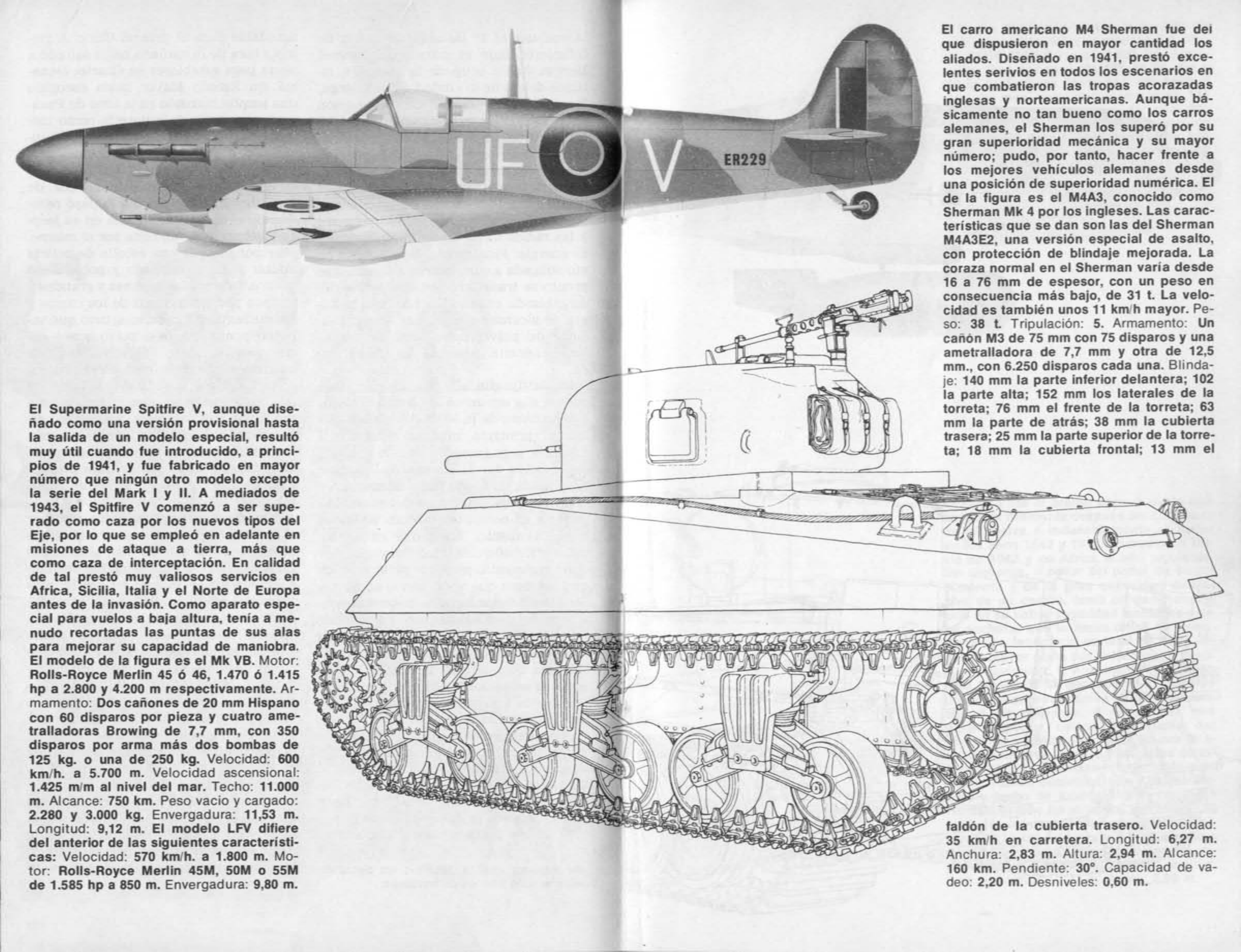


la mañana, el 1er Batallón de la 142 de Infantería, bajo el mando del coronel Barron, había ocupado la cota 424, situada detrás de la ciudad. Sin embargo, fue incapaz de consolidar la posición antes de que las tropas alemanas del 2.º Batallón del 15 Regimiento de Granaderos Panzer la rodease y lanzase una barrera continua de fuego sobre los norteamericanos. Cuando se terminaba el día, la situación era enormente confusa, con las líneas de comunicación cortadas y las radios fuera de acción o carentes de energía. Finalmente, la infantería se vio obligada a comenzar la retirada, que pronto se transformó en una huida desorganizada cuando los hombres trataron de alcanzar sus propias líneas y escapar del pulverizador fuego de la artillería alemana. Altavilla fue abandonada.

En Battipaglia, al Norte, los combates de ese día acabaron de forma similar. Los hombres de la 56 División no tuvieron al principio muchas señales del enemigo, pero inmediatamente después de la salida del sol comenzó el ataque, después de un fuerte fuego de mortero y artillería, y los británicos se vieron obligados a un combate en retirada. En un cierto momento, hubo que enviar incluso unos oficiales a un Puesto de Socorro regimental para que pidieran a los heridos leves que volvieran al combate. Siendo soldados heridos, naturalmente, sólo se les podía rogar, no ordenárselo, pero respondieron a la llamada. En cualquier caso, supieron que la situación era desesperada. Debían combatir para su salvación, o permancer en espera de la inevitable captura. Pero no por heroicos lograron contener la embestida del decidido ataque alemán. Al final del día, la 56 División había sido desalojada de Battipaglia y el general Graham, su comandante, trataba de volver a formar una línea firme unos tres kilómetros al Sur de la ciudad.

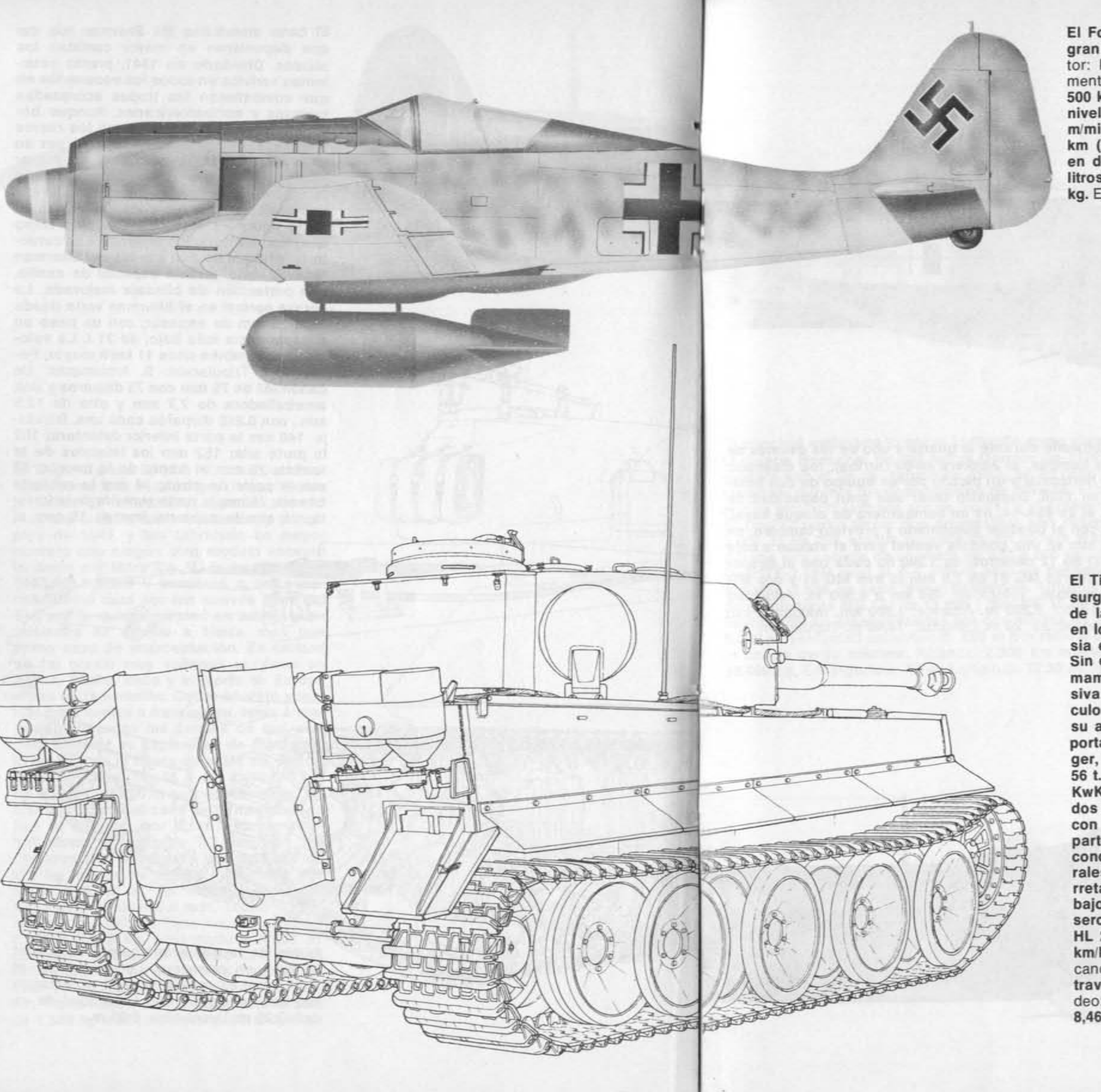
El 12 de septiembre no había sido agradable para el general Clark. A primera hora de la mañana había saltado a tierra para establecer su Cuartel General. Su Estado Mayor había escogido una amplia mansión en la zona de Paestum, pero a Clark le parecía como meterse en una lastimera tumba y una invitación a la desgracia, y decidió permanecer en su remolque, que lo instaló en un bosque justamente al Sur de Paestum. El resto del día lo pasó recorriendo el campo de batalla en su jeep. Casi seimpre lo conducía por sí mismo, acompañado por una escolta de policía militar y en el caluroso y polvoriento paisaje, roto por las bombas y grandas y agitado por las cadenas de los carros y las ruedas de los camiones, tuvo que soportar penosamente el polvo acre y corrompido, viéndose obligado a llevar un pañuelo atado en la cara. Pero esta incomodidad, según confesó más tarde, no era nada en comparación con la que producían los ataques enemigos. Alguien le vio, de pie a un lado de la carretera, mirando a las tropas que salían de Persano con una expresión de preocupación en el rostro. Pensaba que se estaban metiendo «en un aprieto» y llegó a considerar la posibilidad de retornar al mar. Fiel a la ortodoxa norma militar de tener preparado un plan alternativo Clark comenzó a considerar las posibilidades de sacar tropas del sector norteamericano y continuar el combate desde el sector británico. Pero ello implicaba consecuencias que no podía admitir. En caso de retirada, habría que dictar órdenes para la destrucción de todos los suministros y equipos ya descargados y almacenados en las playas. Es lo que predica la teoría militar ortodoxa. Pero Clark, después de ponderar la exactitud de tales planes, llegó a una conclusión: «Al diablo la teoría». Y resolvió no dar tales órdenes: si los alemanes les echaban de la playa, lo único que harían, resolvió, sería empujarlos al agua poco a poco. Al día siguiente, ha dicho en sus memorias, parecía como si los alemanes se propusieran exactamente eso.

«Al infierno con la teoría»; un decidido general sale entre sus hombres.



El Supermarine Spitfire V, aunque diseñado como una versión provisional hasta la salida de un modelo especial, resultó muy útil cuando fue introducido, a principios de 1941, y fue fabricado en mayor número que ningún otro modelo excepto la serie del Mark I y II. A mediados de 1943, el Spitfire V comenzó a ser superado como caza por los nuevos tipos del Eje, por lo que se empleó en adelante en misiones de ataque a tierra, más que como caza de interceptación. En calidad de tal prestó muy valiosos servicios en Africa, Sicilia, Italia y el Norte de Europa antes de la invasión. Como aparato especial para vuelos a baja altura, tenía a menudo recortadas las puntas de sus alas para mejorar su capacidad de maniobra. El modelo de la figura es el Mk VB. Motor: Rolls-Royce Merlin 45 ó 46, 1.470 ó 1.415 hp a 2.800 y 4.200 m respectivamente. Armamento: Dos cañones de 20 mm Hispano con 60 disparos por pieza y cuatro ametralladoras Browing de 7,7 mm, con 350 disparos por arma más dos bombas de 125 kg. o una de 250 kg. Velocidad: 600 km/h. a 5.700 m. Velocidad ascensional: 1.425 m/m al nivel del mar. Techo: 11.000 m. Alcance: 750 km. Peso vacio y cargado: 2.280 y 3.000 kg. Envergadura: 11,53 m. Longitud: 9,12 m. El modelo LFV difiere del anterior de las siguientes características: Velocidad: 570 km/h. a 1.800 m. Motor: Rolls-Royce Merlin 45M, 50M o 55M de 1.585 hp a 850 m. Envergadura: 9,80 m.

El carro americano M4 Sherman fue del que dispusieron en mayor cantidad los aliados. Diseñado en 1941, prestó excelentes serivios en todos los escenarios en que combatieron las tropas acorazadas inglesas y norteamericanas. Aunque básicamente no tan bueno como los carros alemanes, el Sherman los superó por su gran superioridad mecánica y su mayor número; pudo, por tanto, hacer frente a los mejores vehículos alemanes desde una posición de superioridad numérica. El de la figura es el M4A3, conocido como Sherman Mk 4 por los ingleses. Las características que se dan son las del Sherman M4A3E2, una versión especial de asalto, con protección de blindaje mejorada. La coraza normal en el Sherman varía desde 16 a 76 mm de espesor, con un peso en consecuencia más bajo, de 31 t. La velocidad es también unos 11 km/h mayor. Peso: 38 t. Tripulación: 5. Armamento: Un cañón M3 de 75 mm con 75 disparos y una ametralladora de 7,7 mm y otra de 12,5 mm., con 6.250 disparos cada una. Blindaje: 140 mm la parte inferior delantera; 102 la parte alta; 152 mm los laterales de la torreta; 76 mm el frente de la torreta; 63 mm la parte de atrás; 38 mm la cubierta trasera; 25 mm la parte superior de la torreta; 18 mm la cubierta frontal; 13 mm el faldón de la cubierta trasero. Velocidad: 35 km/h en carretera. Longitud: 6,27 m. Anchura: 2,83 m. Altura: 2,94 m. Alcance: 160 km. Pendiente: 30°. Capacidad de vadeo: 2,20 m. Desniveles: 0,60 m.

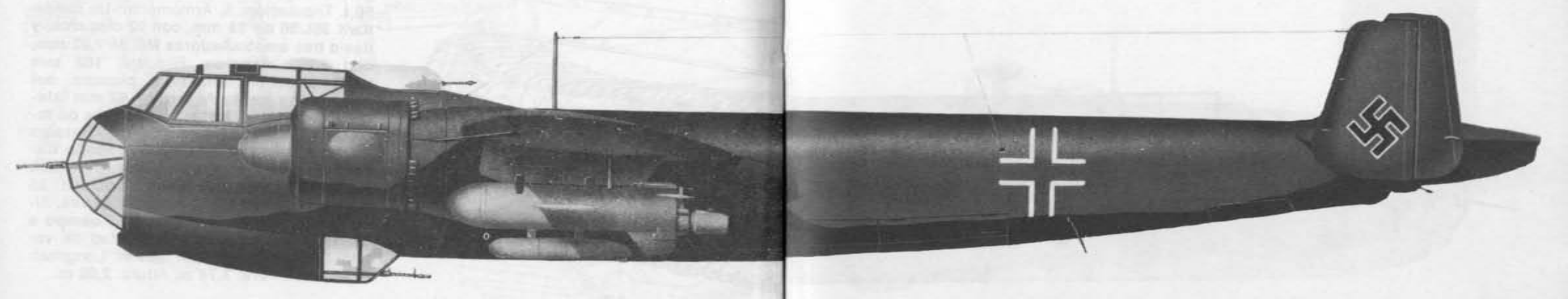


El Focke Wulf 190A-U8 fue la versión de gran autonomía del caza modelo A-5. Motor: **BMW 801D-2 radial, 1.800 hp.** Armamento: **Dos cañones Mg 151 de 20 mm y 500 kg de bombas.** Velocidad: **480 km/h al nivel del mar.** Velocidad ascensional: **715 m/minuto.** Techo: **11.000 m.** Alcance: **900 km (excluyendo el carburante contenido en dos depósitos suplementarios de 300 litros).** Peso vacio y cargado: **3.150 y 4.860 kg.** Envergadura: **10,50 m.**Longitud: **8,80 m.**

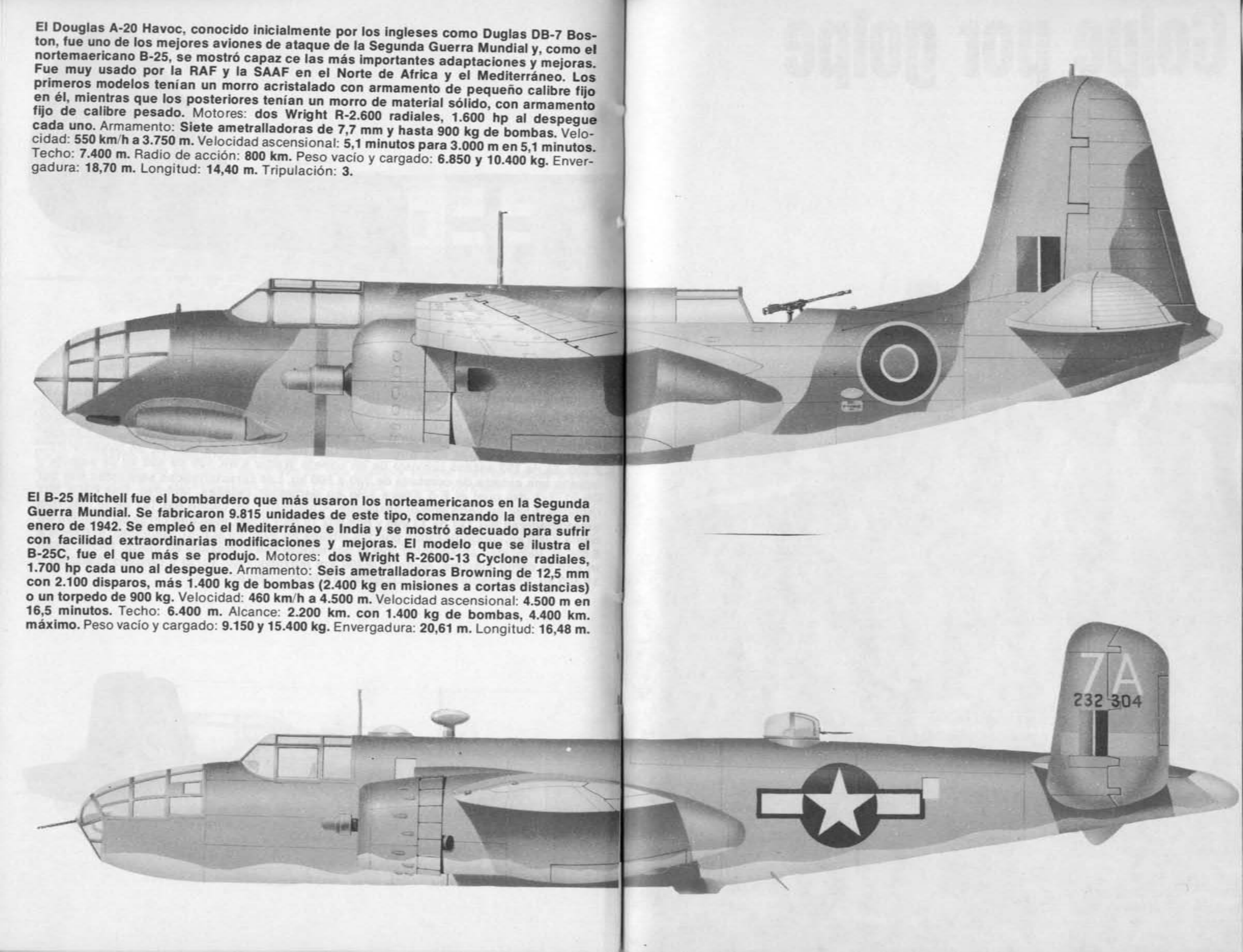
El Tiger I fue el primer carro pesado que surgió en Alemania después del comienzo de la guerra e indudablemente el mejor en los años 1942 y 1943. Apareció en Rusia en 1942 y en Africa al año siguiente. Sin embargo, a pesar del poder de su armamento y de la gran capacidad defensiva de su coraza, tenía un serio obstáculo en su pobre seguridad mecánica y en su anchura, que lo hacía difícil de transportar. Se fabricaron un total de 1.348 Tiger, la mayor parte por la Henschel. Peso: **56 t.** Tripulación: **5.** Armamento: **Un cañón KwK 36L/56 de 88 mm, con 92 disparos, y dos o tres ametralladoras MG de 7,92 mm, con 5.100 disparos.** Blindaje: **102 mm parte superior delantera, plancha del conductor y frente de torreta; 82 mm laterales superiores, trasera y laterales de torreta; 62 mm delantera inferior, laterales bajos; 26 mm cubierta trasera, fondo trasero y techo de torreta.** Motor: **Maybach HL 230 de 694 hp al freno.** Velocidad: **35 km/h en carretera y 20 campo a través.** Alcance: **115 km en carretera y 65 campo a través.** Pendiente: **35°.** Capacidad de vadeo: **2,20 m.** Desniveles: **0,64 m.** Longitud: **8,46 m.** Anchura: **3,74 m.** Altura: **2,96 m.**

Uno de los mayores puntales de la Luftwaffe durante la guerra y uno de los aviones de combate más versátiles de todos los tiempos, el Junkers Ju-88 (arriba), fue diseñado como un bombardero ligero en vuelo horizontal y en picado por un equipo de dos hombres, uno de ellos norteamericano, en 1936. Demostró tener una gran capacidad de adaptación. El tipo reproducido aquí, el Ju-88A-14, es un bombardero de ataque naval. Es básicamente un bombardero A-4, con el blindaje aumentado y provisto también, en algunos modelos, de un cañón de 20 mm en una góndola ventral para el ataque a baja altura. Motores: **dos Junkers Jumo 211 de 12 cilindros, de 1.340 hp cada uno al despegue.** Armamento: **hasta siete ametralladoras MG 81 de 7,9 mm (o tres MG 81 y dos MG 131 de 13 mm) y hasta 2.000 kg de bombas.** Velocidad: **450 km a 4.500 m.** Velocidad ascensional: **5.300 m en 23 minutos.** Techo: **8.200 m.** Alcance: **1.800 km. máximo.** Peso vacío y cargado: **9.800 y 14.000 kg.** Envergadura: **20 m.** Longitud: **14,40 m.** Tripulación: **4.**

El principal avión usado por la Luftwaffe como plataforma de lanzamiento de su proyectil guiado Henschel Hs 293 fue el Dornier Do-217E-5. Esta combinación fue usada por primera vez el 25 de agosto de 1943, en el golfo de Vizcaya, y luego con frecuencia creciente durante los desembarcos de Salerno. El acorazado italiano Roma **fue hundido por un proyectil lanzado por un Do-217 y el británico** Warspite **fue severamente dañado. El Do-217 podía llevar dos proyectiles, uno debajo de cada ala, en un bastidor ETC 2.000. El Hs 293 estaba provisto de un cohete Walter KWK 109 de 600 kg de empuje y llevaba una cabeza de combate de 330 a 500 kg. Las características siguientes son del Do-217E-2, del cual el E-5 difiere sólo en pequeños detalles.** Motores: **Dos BMW 801 radiales, 1.580 hp cada uno al despegue.** Armamento: **Un cañón MG 151 de 15 mm, dos ametralladoras MG 131 de 13 mm y dos MG 15 de 7,9 mm, más una carga de bombas de hasta 4.000 kg. (reemplazadas por dos misiles Hs 293A en el E-5).** Velocidad: **515 km/h a 5.000 m.** Velocidad ascensional: **220 m por minuto con el máximo de carga.** Techo: **7.500 m con la carga máxima.** Alcance: **2.300 km máximo.** Peso vacío y cargado: **8.800 kg y 16.400 kg.** Envergadura: **19 m.** Longitud: **17,30 m.** Tripulación: **4.**



El Douglas A-20 Havoc, conocido inicialmente por los ingleses como Duglas DB-7 Boston, fue uno de los mejores aviones de ataque de la Segunda Guerra Mundial y, como el nortemaericano B-25, se mostró capaz ce las más importantes adaptaciones y mejoras. Fue muy usado por la RAF y la SAAF en el Norte de Africa y el Mediterráneo. Los primeros modelos tenían un morro acristalado con armamento de pequeño calibre fijo en él, mientras que los posteriores tenían un morro de material sólido, con armamento fijo de calibre pesado. Motores: **dos Wright R-2.600 radiales, 1.600 hp al despegue cada uno.** Armamento: **Siete ametralladoras de 7,7 mm y hasta 900 kg de bombas.** Velocidad: **550 km/h a 3.750 m.** Velocidad ascensional: **5,1 minutos para 3.000 m en 5,1 minutos.** Techo: **7.400 m.** Radio de acción: **800 km.** Peso vacío y cargado: **6.850 y 10.400 kg.** Envergadura: **18,70 m.** Longitud: **14,40 m.** Tripulación: **3.**



El B-25 Mitchell fue el bombardero que más usaron los norteamericanos en la Segunda Guerra Mundial. Se fabricaron 9.815 unidades de este tipo, comenzando la entrega en enero de 1942. Se empleó en el Mediterráneo e India y se mostró adecuado para sufrir con facilidad extraordinarias modificaciones y mejoras. El modelo que se ilustra el B-25C, fue el que más se produjo. Motores: **dos Wright R-2600-13 Cyclone radiales, 1.700 hp cada uno al despegue.** Armamento: **Seis ametralladoras Browning de 12,5 mm con 2.100 disparos, más 1.400 kg de bombas (2.400 kg en misiones a cortas distancias) o un torpedo de 900 kg.** Velocidad: **460 km/h a 4.500 m.** Velocidad ascensional: **4.500 m en 16,5 minutos.** Techo: **6.400 m.** Alcance: **2.200 km. con 1.400 kg de bombas, 4.400 km. máximo.** Peso vacío y cargado: **9.150 y 15.400 kg.** Envergadura: **20,61 m.** Longitud: **16,48 m.**

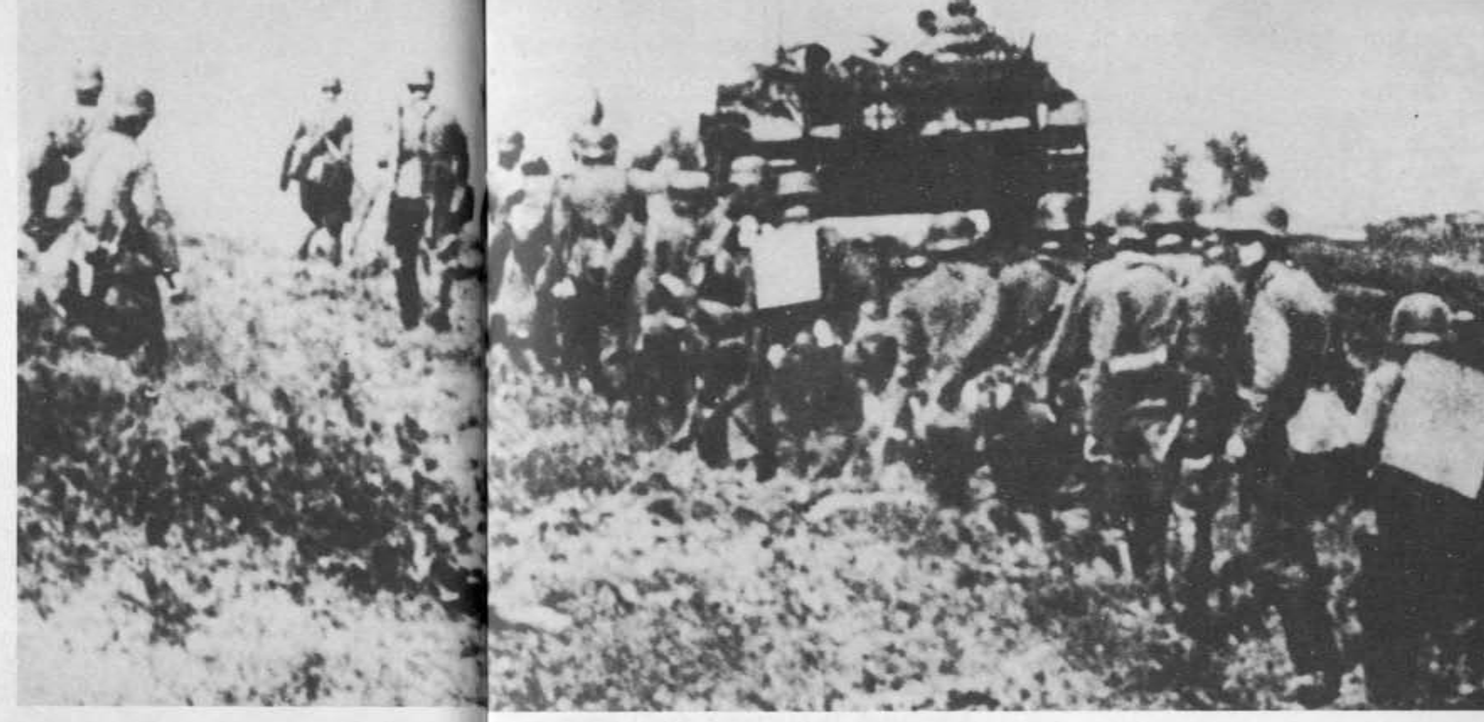
Golpe por golpe



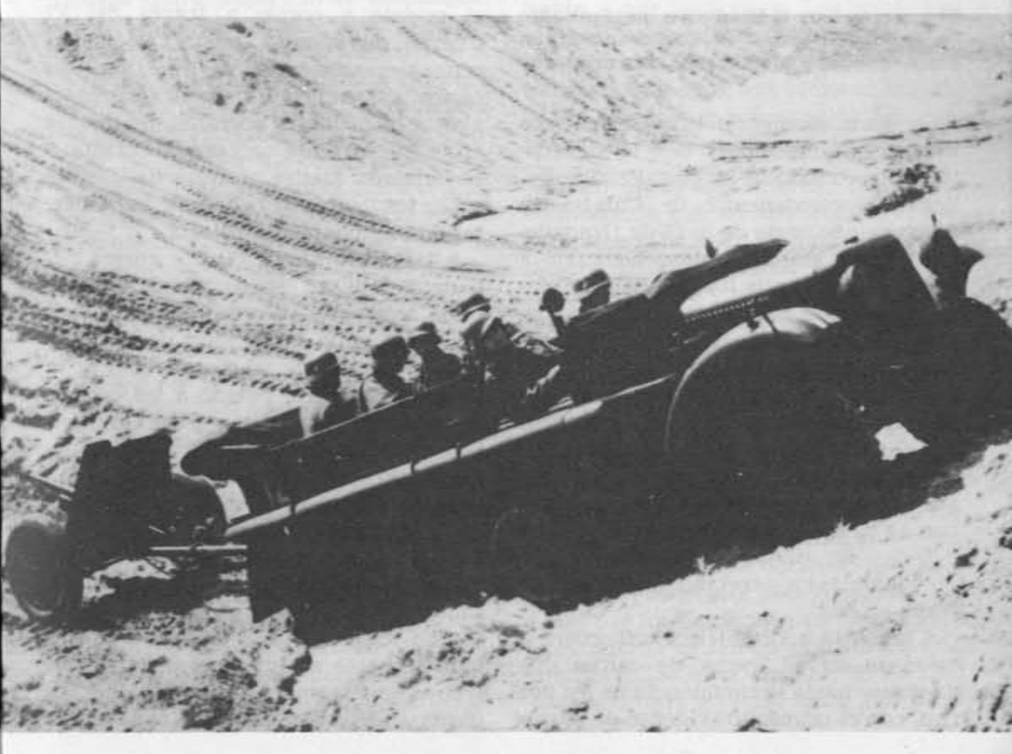
Varios factores conspiraron aparentemente para hacer creer a Vietinghoff que un contraataque valía la pena. Advirtiéndo la brecha existente entre los dos flancos aliados, sacó la conclusión de que éstos se habían dividido deliberadamente en dos sectores como preparación para evacuar la cabeza de playa.

Llegado a esta conclusión, que le parecía evidente, interpretó equivocadamente su significado y pensó que lo apoyaban otros hechos: los buques de la bahía, prestos para trasportar los hombres, el lanzamiento de una cortina de humo sobre Battipaglia y la interceptación de confusos mensajes por radio. Todos los signos parecían apuntar a una inminente retirada. Y Vietinghoff decidió lanzar el contraataque más fuerte posible para arrojar a los aliados de su zona.

Animado por las señales de una aparente evacuación aliada, Vietinghoff acumuló refuerzos con la esperanza de montar un contraataque decisivo.









El general Troy H Middleton, comandante de la 45 División, en conferencia con Clark, Tedder y el general Erwin J House.

La dura acometida tuvo lugar poco después del mediodía del 13 de septiembre, cuando la 29 División Panzer, llegada recientemente de Calabria y apoyada por parte de la 16 de Granaderos Panzer, empezó a descender por la estrecha zona entre los ríos Sele y Calore, que estaba defendida por las unidades de la 45 División del general Middleton. Los carros y la infantería alemana forzaron un paso en el río Sele y, con los flancos fuertemente cubiertos para evitar el corte de sus suministros por los norteamericanos, empujaron las defensas hasta la unión de los dos ríos. Estaban a unos nueve kilómetros de la costa y todas las perspectivas eran de que abrirían brecha y cortarían la cabeza de playa en dos.

A las 17.15 horas, Vietinghoff ordenó a la masa de su fuerza de carros que avanzase hacia la confluencia de los dos ríos, con el propósito evidente de cruzar el puente y cortar a través del VI Cuerpo de Ejército, hasta las playas, probablemente cerca de Paestum. Los carros avanzaron firmemente carretera abajo, la artillería adelantó posiciones en la nuevamente capturada Persano y se lanzaron fuertes ataques de infantería en los flancos de la brecha, para mantenerla ampliamente abierta.

A las 18.30 horas, quince carros habían llegado al espeso matorral de la orilla Norte del Calore. Pero el puente allí emplazado había sido destruido y eran incapaces de desplegar fuera de la fangosa carretera, debido a las profundas zanjas de drenaje que enmarcaban la pista. Había un vado cerca del puente destruido y una decidida embestida con toda su fuerza disponible habría dado probablemnte la victoria a Vietinghoff. Pero ya había dividido sus fuerzas, enviando parte de ellas al Noreste de Persano, y dejó de lanzar toda su fuerza contra un sólo punto de ruptura. Más aún: se había advertido el peligro y las tropas norteamericanas que hacían frente a la punta de lanza alemana se aprestaban para afrontar la carnicería que se avecinaba. En la orilla Sur del Calore, donde un terreno herbáceo abierto y ondulado se extendía hasta el puente incendiado, dos oficiales de artillería habían desplegado sus grupos con energía y perspicacia. Eran el teniente coronel Hal L. Muldoon, que mandaba el 189 Grupo de Artillería de Campaña, y el teniente Rusell D. Funk, del 158 Grupo. Ambos dejaron para las piezas la dotación indispensable y apostaron a todos los hombres sobrantes en las laderas, para que se fortificaran allí con los fusiles y ametralladoras. Marcharon luego a las zonas de retaguardia, pararon a todos los vehículos que encontraron y, ordenando a los hombres que bajaran, les dieron un fusil y los enviaron a la línea de combate. Se desplegaron seis cañones de 37 mm en apoyo de los mismos. Administrativos, mecánicos y conductores fueron reunidos para formar una reserva que se emplearía allí donde fuesen necesarios refuerzos. El propio general Clark supervisó el despliegue, advirtió que había una colina que podría ofrecer ventajas a los alemanes si la tomaban y ordenó a la banda del regimiento que cambiase sus instrumentos por armas y estableciese en ella una posición de defensa. La colina carecía de nombre de identificación y Clark ordenó que se llamase Pico Piccolo en honor de los músicos.

Apenas se habían instalado éstos cuando comenzó el ataque de los carros alemanes por el vado. La artillería abrió fuego sobre ellos, machacando la carretera fangosa y el vado y triturando la zona de matorral y bosque del Norte del Calore para que los carros quedaran a la vista. Los equipos de las pieza sudaron para mantener su cadencia de fuego, sosteniéndola durante algún tiempo a ocho disparos por minuto, y la infantería arrojó el fuego más intenso que pudo reunir de sus armas portátiles y ametralladoras. Los carros trataron de combatir, pero fueron batidos en el frente de su punta de lanza. Los cañones de los dos grupos, ayudados por otros siete del 27 Grupo de Artillería Acorazada, que había regresado para prestar su apoyo, dispararon 3.950 granadas sobre los alemanes y a la caída de la noche los carros estaban en retirada. Clark volvió a su cuartel general, percibiendo que habían escapado de milagro. Desde luego, los informes indicaban que en otros puntos del frente los alemanes habían inflingido poco menos que un desastre a los aliados.

En la zona de la fábrica de tabaco de Battipaglia, unidades de la 26 División Panzer y algunas de la 16 lanzaron duros ataques contra la 56 británica. Pero después de algunas retiradas limitadas, los británicos, sabiendo que tenían poco espacio para ceder y quizá vislumbrando la amenaza de un nuevo Dunkerque, resolvieron no ceder un sólo palmo. Contraatacaron, dos batallones del Coldstream y de los Guardias Granaderos, ayudados por el Real de Artillería, destruyeron una columna de carros alemanes que salía de un bosque frente a sus posiciones. Los británicos estaban bien atrincherados y el fuego de los carros no les causaba apenas daños, mientras que ellos, que hicieron más de 54.000 disparos de armas portátiles, castigaron al enemigo hasta la destrucción.

Como en el día anterior, los barcos continuaron con su inestimable apoyo, aunque no sin bajas. El *HMS Roberts* se mostró particularmente activo en el sector británico y junto con tres cruceros y seis destructores mantuvo un fuego intermitente contra los objetivos pedidos por los oficiales de observación a todo lo largo del día. Bastante extraño fue que el *Philadelphia* y varios destructores no fueron llamados para dar apoyo de fuego, ni aun en lo más duro del combate en la confluencia del río, cuando sus cañones podrían haber desempañado un papel decisivo, pero todo pareció deberse a la falta de control del fuego por los hombres que, fuertemente presionados, se defendían contra los carros. El *USS Boise* disparó, en cambio, treinta y seis grandas de 6 pulgadas,



Los británicos responden al contraataque alemán. Derecha arriba: **Equipos de morteros del 5.º de Hampshires en acción.** Abajo: **La Artillería Real prepara una pieza de 7,70 mm para entrar en acción.** Derecha abajo: **Una pieza contracarro de 2,70 mm se enfrenta con un semioruga alemán.**



El general Matthew B Ridgway, comandante de la 82 División Aerotransportada.

que destruyeron una peligrosa batería alemana más a retaguardia.

El balance de la Marina, como el de las fuerzas de tierra, fue mejor de lo que había sido el 13 de septiembre. La Luftwaffe siguió empleando las nuevas bombas planeadoras, lanzadas por aviones que nunca se veían. El *Philadelphia* eludió dos, que hicieron explosión cerca, a unos 130 metros. Pero a las 14.40, el *Uganda* fue alcanzado por una bomba, que atravesó siete cubiertas e hizo explosión en el interior del barco. Fue rápidamente inundado por unas 1.300 toneladas de agua, pero los equipos de control de averías apuntalaron los mamparos dañados y salvaron el barco de hundirse. Remolcado por el *USS Narragansett*, fue sacado de la zona de combate con una escolta de tres destructores a primeras horas del día siguiente. A las 15.30 horas la Luftwaffe atacó de nuevo y el *Nubian* y *Loyal* recibieron un golpe cercano, aunque fallido. Para reemplazar a los barcos averiados, destacados o faltos de munición, se ordenó al *HMS Àurora* y al *Penelope* que se acercasen desde Malta y estuviesen en posición antes del amanecer del día 14.

Uno de los más dificultosos problemas de los aliados, en un día de serias contrariedades y desesperados remedios, se suscitó no en Salerno, sino en Sicilia, y no tuvo relación con el combate en sí, sino con la organización de los refuerzos.

Estimando que los acontecimientos adversos tendrían lugar probablemente el 13 de septiembre, Clark había decidido pedir refuerzos aerotransportados para lanzarlos en Salerno, a fin de reforzar la cabeza de playa. Tenía disponible la 82 División Aerotransportada, libre de su previsto lanzamiento sobre Roma y aprestada para caer sobre Avellino esa misma noche. Clark tenía, pues, que actuar rápidamente para anular el lanzamiento en Avellino y disponer el inmediato desembarco aéreo en la cabeza de playa. Algunos aviones podían usar ya

la pista de aterrizaje rápidamente construida al Sur del Sele y Clark envió a un miembro de su estado mayor en busca de un piloto que voluntariamente llevara su petición al general Ridgway, comandante de la 82 División. El voluntario que se presentó fue el capitán Jacob R. Hamilton, a quien rápidamente se le envió con el mensaje y con los planos en los que se detallaba dónde quería Clark que se realizase el lanzamiento.

Cuando Hamilton llegó a Licata, en Sicilia, supo que Ridgway acababa de dejar el aeródromo en un C-47. Corrió, pues, a la torre de control, tratando con persuasivas palabras de imprimir en el estado mayor la urgencia de su misión, y logró que hicieran regresar el avión de Ridgway. El mensaje de Clark explicaba que el combate había tomado un giro desfavorable y que estaba en una situación precaria. Añadía que hasta el día anterior no había sabido que la 82 División no haría el lanzamiento en Roma y que proyectaba emplearla. «Deseo que tome esta carta como una orden. Me doy cuenta del tiempo que normalmente se necesita para preparar un lanzamiento, pero éste es una excepción. Deseo que haga un desembarco aéreo dentro de nuestras líneas, en la cabeza de playa, y que sea esta noche. Es necesario».

Ridgway estudió el mensaje durante un par de horas. Luego, envió de nuevo a Hamilton a Salerno con la respuesta que Clark esperaba: «Puedo hacerlo». Las vicisitudes del día no terminaron, sin embargo, para Hamilton aquí: iba en un jeep desde la pista improvisada de Salerno hacia el cuartel cuartel general de Clark cuando ocho aviones alemanes, en vuelo rasante sobre la carretera, le obligaron a desviarse a la zanja lateral. Se dislocó el hombro, pero aún así volvió más tarde en su propio avión a Sicilia.

A lo largo del día se cursaron ulteriores mensajes procedentes de Ridgway y Alexander, especificando que no sólo

Después del lanzamiento, Clark da gracias y felicita a los paracaidistas de la 82 Aerotransportada.





El general Fred L. Walker.

serían lanzadas tropas paracaidistas esa noche en la cabeza de playa, sino que se efectuaría un lanzamiento en Avellino, en la noche siguiente, con objeto de hostigar la retaguardia del enemigo. Ridgway tenía sólo una reserva que hacer, y era la necesidad de evitar accidentes: «Es de vital importancia que todas las fuerzas navales y terrestres de su zona y del golfo de Salerno limiten el fuego esta noche. Para el éxito es absolutamente necesario un rígido control del fuego antiaéreo».

La posibilidad de una tragedia no había escapado a Clark, quien sabía que algunos hombres de Ridgway habían resultado muertos por el fuego de los aliados durante el desembarco en Sicilia. De hecho, ya había dado la orden de alto el fuego a medianoche, la hora señalada para el lanzamiento. Pero en respuesta a la petición de Ridgway remitió de nuevo la orden, que fue trasladada verbalmente por oficiales de estado mayor a todos los comandantes de baterías, y a su debido tiempo, cinco minutos antes de medianoche, la cabeza de playa cayó en el silencio. Luego, ligeramente antes de la hora señalada, llegó el esperado rugir de los motores de los aviones. Pero para los oídos sensibles era un tipo de rugido desconocido y procedente de una dirección equivocada. Los alemanes habían escogido la medianoche para hacer una incursión en la cabeza de playa y durante cinco minutos volaron sobre ella descargando sus bombas, no poco asombrados de su impunidad, pues ni un sólo cañón disparó sobre ellos y los soldados no hicieron otra cosa que protegerse indefensos en las trincheras.

Al cabo de otros cinco minutos de expectante silencio se oyó un nuevo rugido de motores. Esta vez eran los aviones esperados. Ochenta y dos C-47 y C-53 habían partido por la tarde de los aeródromos de Sicilia y los primeros 600 paracaidistas del 504 Regimiento, bajo el mando del coronel Ruben Tucker, sobrevolaban las playas. Llegaban con un retraso de sólo cinco minutos a una operación que, planeada en un sólo día, habría necesitado normalmente semanas de preparación, y al alborerar el siguiente día estaban ya en acción cerca de Altavilla, donde proporcionaron un bienvenido apoyo a las duramente presionadas tropas del VI Cuerpo de Ejército. La siguiente noche fue lanzado en la misma zona otro grupo de 1.900 paracaidistas.

Sin embargo, al atardecer del día 13 la situación se había deteriorado tanto que Clark tuvo que moderar sus prontas decisiones con una buena dosis de discreción y así, a las 20.30 horas, convocó una conferencia en su cuartel general de Paestum. Acudieron los generales Dawley y Walker, y todos reconocieron que la situación era peor que la del día anterior. Como Clark observó, habían escapado a un desastre por poco y seguían las dificultades a lo largo del frente: en la confluencia de los dos ríos habían estado durante algún tiempo a merced de Vietinghoff, que tras concentrar su fuerza acorazada la había lanzado implacablemente sobre ellos. Y aunque habían resistido a este empuje concreto, la cabeza de playa, siempre demasiado estrecha, era cada vez más pequeña, el puerto de Salerno seguía fuera de uso y no podían emplear tampoco el aeródromo de Montecorvino.

Clark decidió, pues, que no podía consentirse que los alemanes cortasen en dos la cabeza de playa sin adoptar planes en consecuencia con ello. Se volvió atrás de su beligerante resolución del día anterior y envió un mensaje al almirante Hewitt, urgiéndole que hiciera planes eventuales para evacuar el VI Cuerpo de Ejército y desembarcarlo en el sector de la cabeza de playa del X Cuerpo, o viceversa, con la idea de hacer lo que resultase más adecuado en el momento oportuno. Luego recibiría severas críticas por esta decisión suya.

En la noche del 13 al 14 de septiembre se retrasaron las defensas para reagruparse y reforzar las líneas, buscando especialmente cerrar la brecha entre los dos cuerpos de ejército. En algunos lugares las retiradas fueron realmente profundas, y cuando empezó el nuevo día la línea del frente corría desde el cruce de carreteras situado al Oeste de la fábrica de tabaco, a través de las laderas, donde la artillería había detenido a los carros, y por la falda de las montañas que daban al VI Cuerpo de Ejército norteamericano. Pero la táctica dio excelentes frutos.



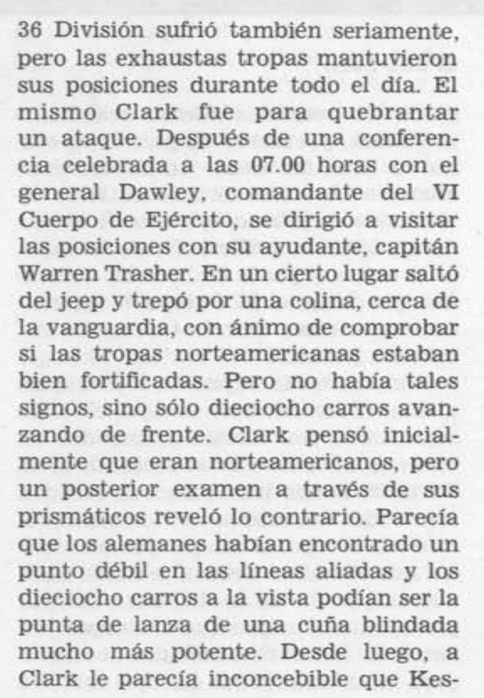
El USS Boise

Como se había supuesto, los ataques alemanes comenzaron al rayar el 14 de septiembre, con fuertes acometidas de carros e infantería. En el sector de la 45 División, donde los ajustes de la línea efectuados durante la noche habían cerrado la brecha, el ataque parecía indicar que el mando alemán se había dado cuenta por fin de la debilidad del día precedente, aunque fuera incapaz de lanzar la fuerza de blindados necesaria para forzar su retirada hasta el mar. La





Los ataques aéreos ayudan a las tropas de tierra; un B-25 Mitchell (arriba) y un Boeing B-17 lanzan su carga de bombas.



36 División sufrió también seriamente, pero las exhaustas tropas mantuvieron sus posiciones durante todo el día. El mismo Clark fue para quebrantar un ataque. Después de una conferencia celebrada a las 07.00 horas con el general Dawley, comandante del VI Cuerpo de Ejército, se dirigió a visitar las posiciones con su ayudante, capitán Warren Trasher. En un cierto lugar saltó del jeep y trepó por una colina, cerca de la vanguardia, con ánimo de comprobar si las tropas norteamericanas estaban bien fortificadas. Pero no había tales signos, sino sólo dieciocho carros avanzando de frente. Clark pensó inicialmente que eran norteamericanos, pero un posterior examen a través de sus prismáticos reveló lo contrario. Parecía que los alemanes habían encontrado un punto débil en las líneas aliadas y los dieciocho carros a la vista podían ser la punta de lanza de una cuña blindada mucho más potente. Desde luego, a Clark le parecía inconcebible que Kesselring no lanzase una poderosa fuerza acorazada en este sector y rompiese hasta el mar. Ante tan alarmante perspectiva, volvió a su jeep y regresó a las líneas norteamericanas, donde llamó a una unidad contracarro y a otra de ingenieros. Llegaron rápidamente a la posición, hicieron un denso fuego sobre los carros y los obligaron a retroceder. Clark comentaría más tarde con asombro que no entendía por qué no había atacado Kesselring con una fuerza poderosa, en lugar de emplear sus fuerzas acorazadas «gota a gota», cuando un ataque concentrado con la masa de 600 carros que tenía en Salerno habría infligido un desastre a los aliados.

Ante la constante presencia de carros alemanes a todo lo largo del frente, las tropas de tierra hicieron frecuentes peticiones de apoyo a los barcos durante todo el día. El *Philadelphia* y el *Boise* compartieron la responsabilidad en el sector norteamericano. El primero comenzó bombardeando varios objetivos designados por los equipos de control en la playa: carros, cruces de carreteras, concentraciones de tropas y posiciones de artillería. A las 08.44 había lanzado 921 granadas de 6 pulgadas. Desde entonces hasta el principio de la tarde fue relevado por el *Boise*, que hizo otros 600 disparos sobre dieciocho objetivos diferentes, sin ninguna pausa, incluyendo una andanada de ochenta y tres disparos que arrasó una concentración de carros. El *Philadelphia* prosigió el ataque por la tarde y el atardecer y el *Boise* volvió de nuevo a las 21.30 horas, para continuar durante la noche. Cualquier movimiento del enemigo daba lugar a una petición de fuego a los buques, cuya respuesta era siempre segura y precisa, de modo que durante toda la jornada fueron frecuentes los mensajes en uno y otro sentido. La devastadora eficacia del fuego naval fue también puesta de manifiesto por las tropas que lo sufrieron. Después del bombardeo del 14 de septiembre, Vietinghoff escribió: «Nuestro ataque tropezó esta mañana con una dura resistencia; pero, sobre todo, las tropas que avanzaban tuvieron que sufrir el más severo fuego que hasta ahora había experimentado: el fuego de por lo menos dieciséis o dieciocho acorazados, cruceros y grandes destructores situados en las radas. Con asombrosa precisión y libertad de maniobra, disparaban sobre cualquier objetivo identificado con abrumadores efectos».

Y un historiador alemán, compilando la historia de la 16 División Panzer, escribió más tarde: «Dondequiera que las unidades alemanas atacaron el 14 de septiembre, se vieron batidos por un fuego tan duro desde el aire y desde el mar que sólo consiguieron éxitos locales». Otro ulterior y bienvenido apoyo, aunque no con efectos de tan largo alcance, vino de la Fuerza Aérea Táctica.



La artillería británica realiza un bombardero nocturno.

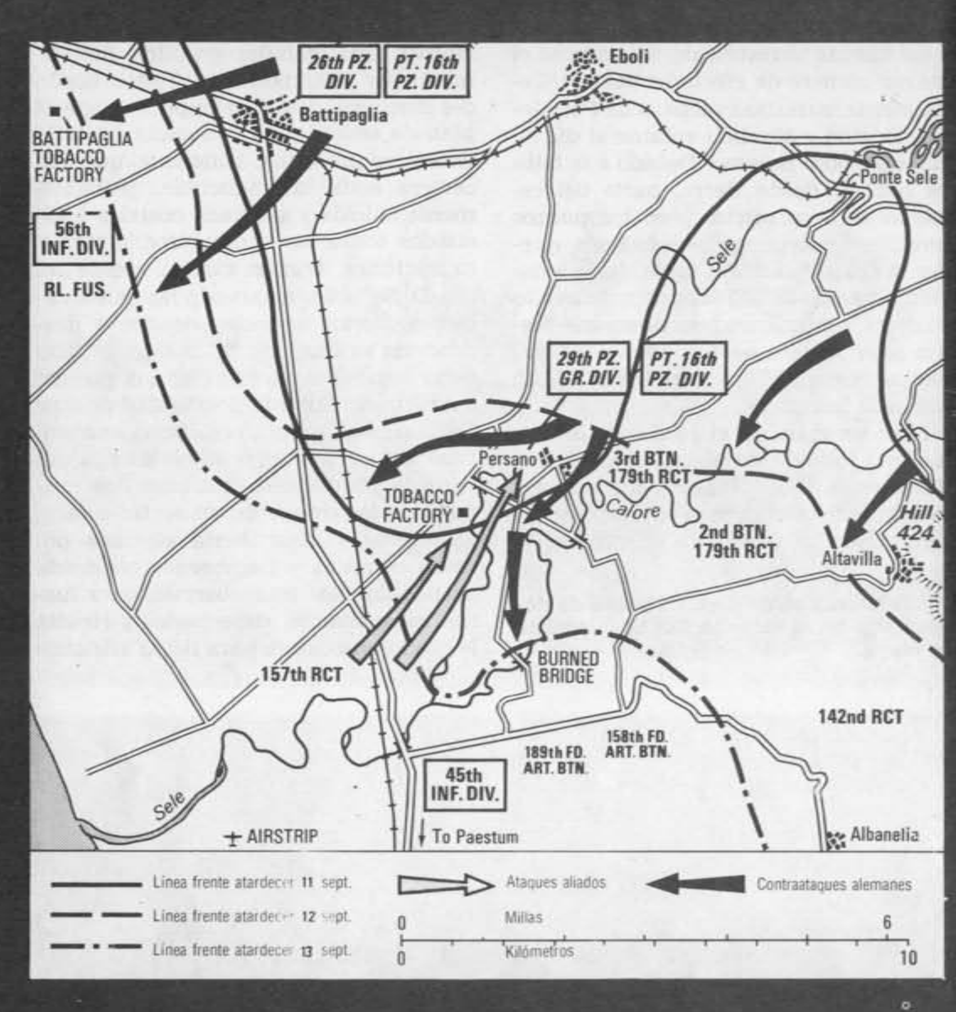


El 13 de septiembre, Eisenhower ordenó al mariscal del aire Tedder que apoyase a las fuerzas terrestres de Salerno con el mayor número de efectivos posible. Tenazmente, sucesivas oleadas de Fortalezas, Boston y Mitchell volaron el día siguiente sobre Salerno. Debido a la falta de control desde tierra, parte del esfuerzo se desperdició, pero los puntos sensibles exactamente señalados quedaron aniquilados. En conjunto, la aviación hizo más de 700 salidas, gracias a lo cual las comunicaciones alemanas fueron severamente perturbadas y las tropas terrestres aliadas pudieron al fin tomar la iniciativa.

Para los mandos, el 14 de septiembre fue una jornada de alguna confusión y desacuerdo. Los planes para evacuar una mitad de la cabeza de playa y desembarcar las tropas en el otro sector

Los refuerzos salen de los buques de desembarco en el extremo Sur de la cabeza de playa.

habían sido preparados el día anterior y en general recibidos con desagrado. Hewitt, tras trabajar en ellos, fue llamado por el comodoro Oliver a bordo del *Biscayne*. Allí se le explicó a éste el plan de retirada. Al conocerlo, formuló enérgicas protestas, aduciendo que con certeza sería impracticable, probablemente suicida y sin duda costaría a los aliados todos los suministros, armas y municiones transportados desde el Día-D. Señaló que cuando las embarcaciones fueran cargadas de nuevo descendería su línea de flotación e incluso sería imposible sacarlas de las playas; más aún, anticipó la posibilidad de otro Dunkerque. Con gran realismo, se aventuró a sugerir que si se cortaba la cabeza de playa en dos mitades y se evacuaba a las tropas de un sector u otro, los carros y la artillería alemana podrían cerrarlas y bombardearlas desde ambos flancos. Sus observaciones fueron, sin embargo, desechadas y Hewitt le dio instrucciones para llevar adelante



La lucha en Persano y Battipaglia.

los planes, de acuerdo con la petición de Clark. Oliver, disciplinadamente, volvió a su buque y presentó la petición a su estado mayor, que al parecer la acogió sombriamente, para luego reírse de ella y permanecer poco menos que paralizado. El propio Oliver estableció contacto con el general McGreery, comandante del X Cuerpo de Ejército, quien estaba furioso no sólo por no haber sido consultado, sino también por estimarlo un mal plan. E hizo asimismo presente su petición de no llevarlo adelante.

El almirante Hewitt enfocó el asunto con criterio mucho más positivo y estableció contacto con el almirante de la Flota, Cunningham, al que trasmitió el siguiente mensaje: «Los alemanes han creado una punta peligrosamente cerca de la playa. La situación militar continúa siendo insatisfactoria. Estoy planeando usar todos los buques disponibles para transferir tropas del sector Sur al Norte, o a la inversa, si fuera necesario. La descarga de buques mercantes en el sector Sur ha sido suspendida. Necesitamos fuertes bombardeos aéreos y navales detrás de las posiciones enemigas, usando acorazados o cualquier otro buque pesado. ¿Se dispone de tales buques?»

Cunningham respondió inmediatamente a esta llamada, enviando tres cruceros ligeros de Bizerta a Trípoli para que embarcaran más tropas y las llevaran a Salerno. Los acorazados *Valiant* y *Warspite* levaron anclas esa misma noche de Malta, con una escolta de seis destructores, y Cunningham telegrafió que había enviado los acorazados *Nelson* y *Rodney* a Augusta y que estarían disponibles para ser empleados en Salerno si fuera necesario. Era una respuesta adecuada y pronta a una petición razonable.

Desafortunadamente, Eisenhower recibió una copia incompleta del despacho de Hewitt a Cunningham, y llegó a la conclusión de que aquél y Clark estaban planeando entre ellos una completa evacuación de la cabeza de playa. Lo que Clark esbozara como parte de un plan contingente, juicioso y celosamente guardado, empezaba a írsele de las manos y suscitaba en el cuartel general aliado una gran consternación.

Clark, evidentemente, no tenía idea de tales problemas, y el propio Eisenhower se había mostrado satisfecho hasta entonces del rumbo que seguía el combate. El 14 de septiembre había enviado a Clark un cordial mensaje, que fue recibido en el cuartel general del Quinto Ejército por la noche. «Sabemos que está pasando un momento difícil, pero puede estar seguro de que todo el mundo trabaja con rapidez para proporcionarle los rescursos que necesita... Mientras tanto, no olvide que tenemos una Fuerza Aérea que está más que ansiosa de hacer todo lo que pueda en su apoyo. Espero que trazará su línea de bombardeo lo más cuidadosamente que pueda a lo largo del frente, para que pueda continuar quebrantando las fuerzas que traten de ser concentradas contra usted. Usted y sus hombres han hecho una magnífica tarea. Todos estamos orgullosos de usted y, como el éxito de la entera operación, depende de usted y de sus fuerzas, no debe temer que nada sea descuidado para proporcionarle toda la ayuda posible».

Clark cuenta en sus memorias: «Es difícil describir ahora lo importante que fue entonces recibir tal mensaje y saber que podíamos contar con la incalificable ayuda de todo lo que Ike pudiese lanzar a la batalla. Estábamos en un aprieto, pero en el aprieto las fuerzas aliadas no permitieron que consideraciones triviales o diferencias de opinión se interpusieran en el camino de una ilimitada cooperación».

Al oscurecer del 14 de septiembre parecía que habían cedido los apremios de las precedentes cuarenta y ocho horas. La artillería, el fuego naval y los ataques de la viación habían neutralizado el esfuerzo alemán, desorganizando las comunicaciones y destruyendo su equipo, y las tropas invasoras, tenían en su mano el terreno que ocupaban. Casos aislados de baja moral eran inevitables



Alexander desembarca para inspeccionar la cabeza de playa con McCreery y Clark.

en la confusión, y muchos de ellos fueron originados por inconscientes rumores. El propio general Clark, en una inspección por la cabeza de playa, se tropezó con una hilera de camiones que se retiraban del frente y cuyos conductores llevaban todos máscaras de gas. Cuando preguntó la razón, uno de ellos masculló: «Gas» y sacudió el pulgar en la dirección del frente. Insistió Clark para conocer el origen del rumor, pero nadie pudo aclarárselo. No había tal gas y todo era una falsa alarma, por lo que Clark hizo que los conductores se quitasen las máscaras. En general, cuando parecía que se iba a quebrar la moral, algún oficial o soldado lograba restaurarla con el ejemplo o la persuación. Al cerrarse el día, Clark «empezó a sentir que podrían salir del agujero en que habían caído».

La situación fue mejorando posteriormente, en la noche del 14 al 15 de septiembre, cuando comenzaron a llegar refuerzos por mar y por aire. Las tropas aerotransportadas estaban constituidas por el 509 Batallón de Paracaidistas. Bajo el mando del teniente coronel Doyle R. Yardley, fue lanzado detrás de las líneas lemanas, cerca de Avellino, con la misión de cortar las comunicaciones enemigas. Sufrió, sin embargo, fuertes bajas ya en las primeras fases y como, además, no podía recibir ayuda de las fuerzas invasoras Clark recibió algunas críticas por haberlo ordenado en tales condiciones. A diferencia del lanzamiento hecho en la cabeza de playa, tampoco fue ningún modelo de precisión. Apenas tuvieron noticia de él acudieron los alemanes para acabar con los norteamericanos. Algunos paracidistas fueron abatidos por fuego de ametralladora aun antes de completarse el lanzamiento. Otros fueron hechos prisioneros, a menudo después de duros combates cuerpo a cuerpo. Los que sobrevivieron hubieron de agruparse en pequeños grupos y reunirse en las colinas, lejos de las zonas de hostigamiento contra las líneas alemanas. La operación falló debido sobre todo a la dispersión del batallón y a la falta de enlace con las tropas de tierra, pero al cabo de unos dos meses de actividad de guerrilla, casi un ochenta por ciento de los efectivos totales consiguió reunirse con las fuerzas norteamericanas.

En la mañana del 15 de septiembre, el general Alexander llegó de Bizerta en un destructor, acompañado por el vicemariscal del aire sir Arthur Cunningham. Tras desayunar en el cuartel general de Clark, salieron en visita de inspección a la cabeza de playa, siendo trasferidos de un sector a otro en una torpedera. Después de haber consultado a los comandantes naval y terrestre, Alexander llegó a la conclusión de que la retirada parcial de las tropas y su traslado al otro sector no era practicable, e inmediatamente vetó la idea. Otro importante punto que se abordó fue la preocupación de Clark por el mando del VI Cuerpo de Ejército. Estaba inquieto desde hacía tiempo por el rendimiento del general Dawley y había designado a Ridgway como su ayudante, para que le prestara «la máxima ayuda posible». Alexander convino en que un cambio sería de mayor interés para todos y prometió arreglar las cosas para que el general de división Lucas sustituyese a Dawley. Eisenhower aprobó la propuesta después de visitar la cabeza de playa el 17 de septiembre y el cambio se hizo unos pocos días más tarde.



El general John P. Lucas, que reemplazó al general Dawley como comandante del VI Cuerpo de Ejército.

Aparte el problema del mando, la moral en el Quinto Ejército parecía ir aumentando. Alexander envió aquella noche a Eisenhower un telegrama diciendo que, aunque no estaba satisfecho del todo, la situación era mucho mejor que la de veinticuatro horas antes y agregaba que, si bien los hombres estaban cansados, se sentían contentos. Mencionaba además la gratitud del Ejército por la ayuda prestada por la Marina y la Aviación.

Entre los muchos mensajes que se cruzaron en Italia en este día, figura uno de Montgomery a Clark: «Quizá pueda usted efectuar un reconocimiento a lo largo de la carretera de Agropoli para tomar contacto con mis hombres, que ya han partido de Sapri... Parece como si no estuviese pasando un buen momento, pero espero que todo le vaya bien. Estamos en camino de darnos la mano y será un gran día aquél en que lo hagamos».

Su tono era difícilmente adecuado para interesar a Clark, cuyas tropas casi

habían sido arrojadas al mar mientras esperaban que el Octavo Ejército avanzase hacia el Norte y estableciese contacto, pero él estaba lo suficientemente contento con la mejora de la situación como para limitar su respuesta a una lacónica y ligeramente sarcástica observación; «Será un placer verle de nuevo en fecha próxima. La situación la tenemos aquí en la mano».

En tierra, la intensidad de la lucha recayó el 15 de septiembre sobre la 46 División. Aunque sin la intensidad de las jornadas precedentes, los ataques alemanes continuaron, buscando puntos de ruptura en las líneas aliadas. Para Vietinghoff fue un día de gran ansiedad. Adoptó algunos dispositivos nuevos en las tropas, especialmente el traslado de los carros de la División Hermann Goering desde Caya hacia el Sur, a las posiciones montañosas que dominaban el sector británico. La 3.ª División de Granaderos Panzer recibió la orden de mantener un estrecho contacto mientras la 16 Panzer se preparaba para un nuevo contraataque que desencadenaría por la noche. Sin embargo, esta última, como otras unidades del frente, vio frustrado su intento por el peso de los bombardeos aliados. Los buques *Valiant* y *Wraspite* habían llegado ya y al atardecer, el segundo de ellos añadió sus granadas de 15 pulgadas al fragor del bombardeo. Veintinueve salvas disparadas sobre objetivos alrededor de Altavilla, antes de que él y el *Valiant* se retirasen por la noche, junto con los bombardeos de *Boise* y *Philadelphia* sobre la propia ciudad de Altavilla, llevaron al mando naval alemán a anotar en su diario de ese día: «El ataque tuvo que detenerse para rehacerse a causa de los bombardeos enemigos desde el mar y de los continuados ataques aéreos»; «el efecto del bombardeo de los buques pesados y el dominio casi completo (del aire)... por la aviación enemiga, muy superior, causaron graves pérdidas».

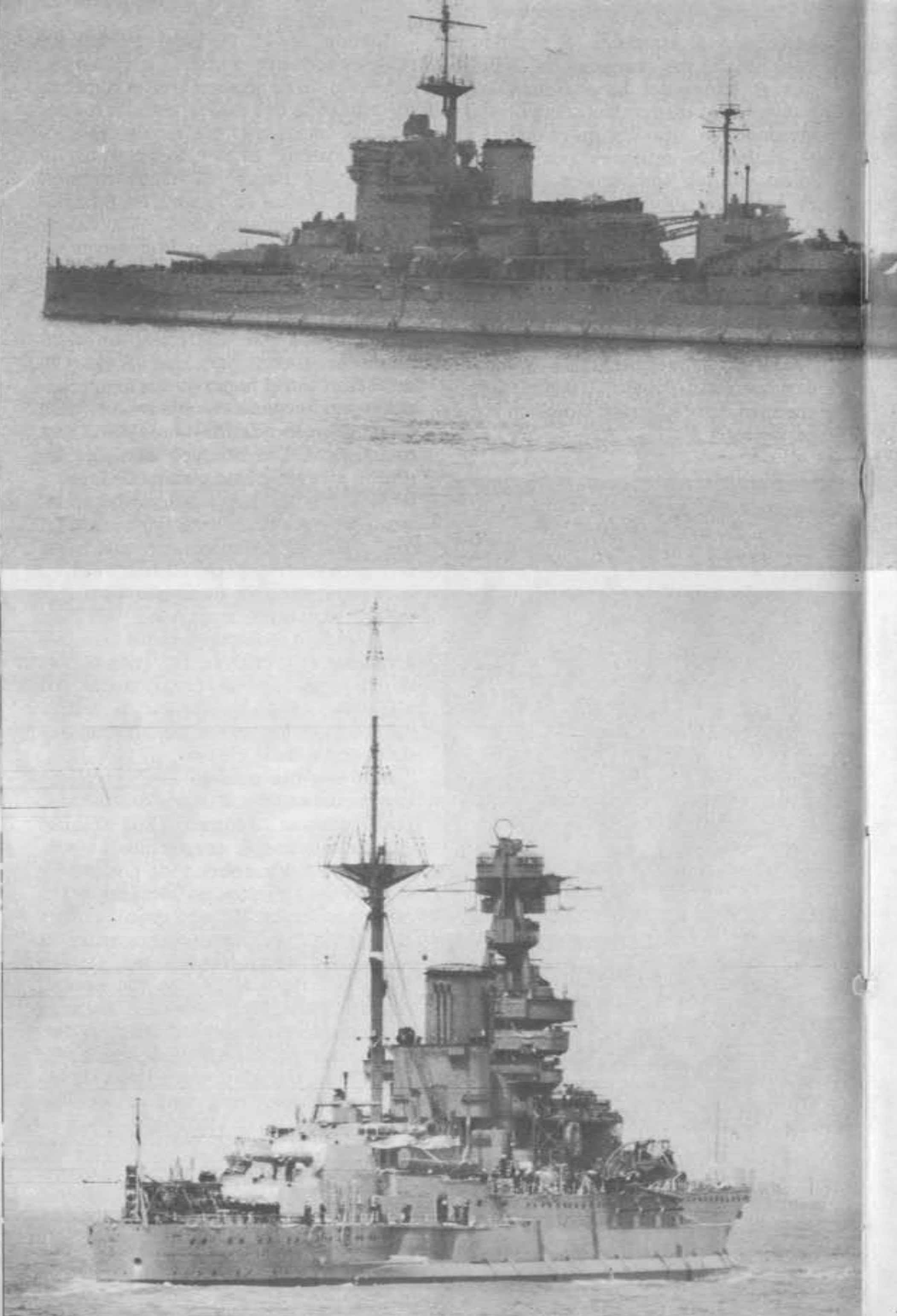
Los renovados contraataques del 15 de septiembre: infantería transportada avanza con una actitud agresiva.



Cuando la 16 División Panzer se rehizo y comenzó el ataque a la mañana siguiente (16 de septiembre), el combate fue más feroz que nunca, como si los defensores hiciesen el postrero y desesperado esfuerzo. El 9.º Regimiento de Granaderos Panzer de dicha división lanzó su ataque en la zona de Battipaglia contra unidades de la 56 División, pero fue aniquilado por la potencia de fuego de los aliados. Según sus propios partes, los británicos, en ocasiones, usaron la artillería contra soldados aislados. Bastaba que apareciese un vehículo sobre ruedas para que los cazas lo arrasaran con el fuego de sus ametralladoras, aun cuando el objetivo no fuera más peligroso que un mensajero o una motocicleta. Los ataques alemanes lograron atravesar esta cortina de fuego y llegar a ls posiciones inglesas, dieron lugar a duros combates cuerpo a cuerpo y los Granaderos Panzer arrojaron a los británicos de varias posiciones. Pero, en conjunto, no había duda que las líneas de los aliados se mantenían. Estaban demasiado bien atrincherados para ser arrojados al mar y cuanto más fuertemente trataban de contraatacar los alemanes, tanto más vigorosa era la respuesta de los barcos, de la aviación y de la artillería de tierra.

Fue este día cuando Vietinghoff dio por perdida la batalla y pidió permiso para retirarse. Informó: «Los ataques (concienzudamente preparados y ejecutados con valor, sobre todo por el XIV Cuerpo de Ejército) no alcanzaron sus objetivos debido al fuego naval, a la acción de los aviones en vuelo rasante y al lento pero firme avance del Octavo Ejército británico, que se iba aproximando». Estimaba necesario pasar a posiciones defensivas adecuadas. Kesselring asintió. Más tarde relataría: «... A fin de eludir el efectivo fuego de los buques, autoricé una ruptura del combate en el frente de la costa».

No hay duda de que el reconocimiento de la crucial influencia del apoyo en el curso de la batalla decidió a la Luftwaffe a concentrar sus ataques sobre los bar-



El HMS Warspite (arriba) **y el HMS Valiant, cuya llegada a la bahía de Salerno añadió un peso vital al esfuerzo naval de los aliados.**

cos. A primer hora de la tarde del 16 de septiembre, cinco FW-190 lanzaron cuatro bombas planeadoras de las que tanto daño habían causado con anterioridad. Dos fallaron por poco, pero por lo menos una de las otras logró un impacto directo en el *Warspite*, penetrando en el cuarto de calderas y haciendo explosión. El barco perdió inmediatamente su fuerza y comenzó a inundarse. Era obvio que no podría moverse por la propia fuerza de sus máquinas. Tomado por dos remolcadores norteamericanos, el *Hopi* y el *Moreno*, y con una escolta de tres cruceros y cinco destructores, se dirigió hacia Malta, donde llegó el 19 de septiembre. Fue reparado y más tarde volvió al servicio activo, aunque ya no en la operación de Salerno.

Clark pudo comprobar al fin que ya no había peligro de ser arrojado de la cabeza de playa. Se sintió con la seguridad bastante para enviar a Eisenhower el siguiente mensaje: «Ahora estamos en buena forma. Estamos aquí para permanecer. Esta mañana hemos eliminado la punta enemiga entre los ríos Sele y Calore. Darby ha hecho su normal buen trabajo y estoy preparando el ataque a Nápoles. Hemos cometido errores y hemos aprendido de ellos, pero mejoramos de día en día y estoy seguro de que no le frustraremos».

Su punto de vista se vio confirmado hacia las 14.00 horas con un importante y crucial acontecimiento en el flanco derecho de la cabeza de playa. Ya se habían producido indicios de una retirada alemana y las patrullas de paracidistas norteamericanos estaban en Roccadaspide, trece kilómetros y medio al Este de Paestum. Otras patrullas seguían avanzando en abanico hacia el Sudeste y a unos veintidós kilómetros de Agrópoli, en una aldea llamada Vallo, establecían al fin contacto con los elementos de vanguardia del Octavo Ejército de Montgomery. Era un acontecimiento que los aliados habían estado deseando largo tiempo y que eliminaba para siempre la posibilidad de que la invasión fuera rechazada al mar.

Aún hubo otro dato revelador del nuevo espíritu: Clark se dispuso, por primera vez desde que se inició la invasión, a dar a conocer la lista de bajas. El VI Cuerpo de Ejército norteamericano, que como el británico, había tenido envueltos en la batalla aproximadamente la mitad de sus efectivos, había tenido 225 muertos, 835 heridos y 589 desaparecidos. Clark haría notar después que muchos de estos últimos retornaron más tarde sanos y salvos.



Hacia el Volturno

«Kesselring era un maestro en tácticas dilatorias», dice Clark en sus memorias comentando la retirada alemana y el avance aliado que la siguió. La orden de abandonar las posiciones defensivas alrededor de la cabeza de playa de Salerno les llegó a las tropas alemanas por la tarde; al anochecer, la mayor parte de ellas estaban ya en movimiento, dejando elementos de retaguardia para proteger la retirada. El plan preveía un retroceso ordenado, que tenía como eje el flanco derecho. Las tropas debían replegarse sobre la línea del Volturno, que Kesselring ordenó expresamente no fuera abandonada antes del 15 de octubre.

Por su parte, el plan aliado preveía girar sobre el flanco izquierdo, para rectificar la línea, y después avanzar paralelamente con el Octavo Ejército por la bota de Italia. Pero desde el comienzo, quedó claro que el avance requería mucho tiempo y causaría probablemente muchas bajas. Quedaba un amplio terreno montañoso entre la bahía de Salerno y Nápoles y en él los alemanes desplegaron la artillería con tal arte que una sola pieza del 88 mm era suficiente a veces para enfilar un valle y detener el avance de los aliados durante horas. La retaguardia alemana, constituida a menudo por infantes sobre motocicletas, fijaba puestos de ametralladoras en las colinas y fusileros en los terrenos más ocultos, obligando a británi-



Battipaglia está ahora tranquila: refuerzos norteamericanos de la 3.ª División se encargan del sector.

cos y norteamericanos a preparar costosas y largas maniobras antes de poder avanzar unos metros. Cada colina estaba excelentemente defendida y su captura constituía una severa prueba para los aliados. Las tropas alemanas hacían un adecuado uso de las minas y destruían sistemáticamente los puentes a medida que la retirada proseguía. Incluso el tiempo vino en su ayuda: sobre la zona del combate se abatió una persistente lluvia que convertía el terreno en una ciénaga, forzando a los camiones a detenerse y obligando a los soldados aliados a trasladar los suministros al hombro o a lomo de caballerías.

Debido a la decidida acción de las tropas de retaguardia, pasó algún tiempo antes de que los aliados se diesen cuenta de que el grueso de las fuerzas alemanas se retiraba, particularmente en el sector británico. Al Sur de Battipaglia, un regimiento de la 16 División Panzer continuó de hecho el ataque y con apoyo de la artillería infringió fuertes bajas a una compañía de Guardias Escoceses. El día siguiente, 18 de septiembre, la misma compañía destacó con precaución una patrulla a la fábrica de tabaco de Battipaglia; al advertir el inexplicable y extraño silencio que la rodeaba, informó que creía que estaba vacía. Por la tarde, las patrullas continuaron haciendo sondeos a vanguardia, avanzando cada vez más y con más confianza, y descubrieron así que la respuesta de fuego y el contraataque típicos de los anteriores nueve días dejaban paso ahora a la atmósfera de desolación que caracteriza a todo terreno por donde acaba de pasar el combate: vehículos incendiados, armas abandonadas, cuerpos desmadejados y algunos feamente carbonizados.

Al día siguiente, la confianza de los británicos había aumentado tanto que McCreery empezó a hacer planes para avanzar hacia el Norte, hacia Nápoles. Importantes refuerzos, representados por la 3.ª División del general Lucian R. Truscott, se acercaban a la línea del frente. La misma Brigada de Guardias fue sacada de la ahora tranquila ciudad de Battipaglia y llevada al Norte, a la zona de Salerno, donde el combate era todavía encarnizado. Inmediatamente sufrió el ataque de unos treinta soldados alemanes y tuvo que ceder terreno, abandonando sus posiciones sobre una colina que miraba sobre Salerno, aunque logró reconquistarlas horas más tarde.

Fue el 20 de septiembre, once días después del D, cuando se consideró que la batalla de Salerno estaba ganada y terminada. Winston Churchill envió varios mensajes de felicitación. A Mark Clark le telegrafió: «Acepte mis sinceras felicitaciones por la dura y brillante batalla que ha dirigido y ha ganado en las playas de Salerno, donde los soldados británicos y norteamericanos han vertido su sangre juntos y no en vano. Todos los mejores deseos para posteriores éxitos». El general Eisenhower recibió también una carta: «Como el duque de Wellington dijo de la batalla de Waterloo, 'Fue una cosa totalmente condenable', pero su política de correr riesgos ha sido justificada».

También el general McCreery tomó la pluma, en una vena de euforia, y emitió la siguiente orden del día a sus hombres: «Después de diez días de duros combates, el X Cuerpo de Ejército ha forzado al enemigo a la defensiva y le ha obligado a realizar una amplia retirada a nuestra derecha. El objetivo del enemigo era arrojarnos de nuestras playas. Para esta finalidad concentró contra nosotros la 16 División Panzer y elementos de otras cuatro divisiones. Fracasó, gracias al valor, resistencia y espléndido espíritu de lucha de todos vosotros. Habéis infligido al enemigo duras pérdidas y ha perdido mucho equipo. Ahora tomaremos la ofensiva, en conjunción con los exploradores que, a nuestra izquierda, han estado hostigando continuamente las comunicaciones del enemigo en terrenos muy montañosos y abruptos. Una vez que tengamos el enemigo en retirada, le impediremos que se mueva. Deseo expresar el reconocimiento de mi grata admira-





LXXVI Panzer, con la idea de cortar la península en un frente continuo.

En estos días finales de septiembre, Clark inició el avance sobre Nápoles intentando tomar el puerto sobre la marcha y atravesar rápidamente la línea del Volturno, para dar al puerto una zona de protección contra los ataques alemanes. El 20 de septiembre el VI Cuerpo de Ejército, bajo el mando de su nuevo comandante el general Lucas, avanzó desde el flanco derecho de la cabeza de playa con la idea de realizar un envolvimiento por la derecha, flanquear Nápoles y alcanzar el Vorturno al Norte de Capua. Sin embargo, en el difícil y escabroso terreno, y debido a la actividad de la retaguardia alemana y al continuo diluvio de la estación de otoño, que impedían su progreso, sólo se pudo mover

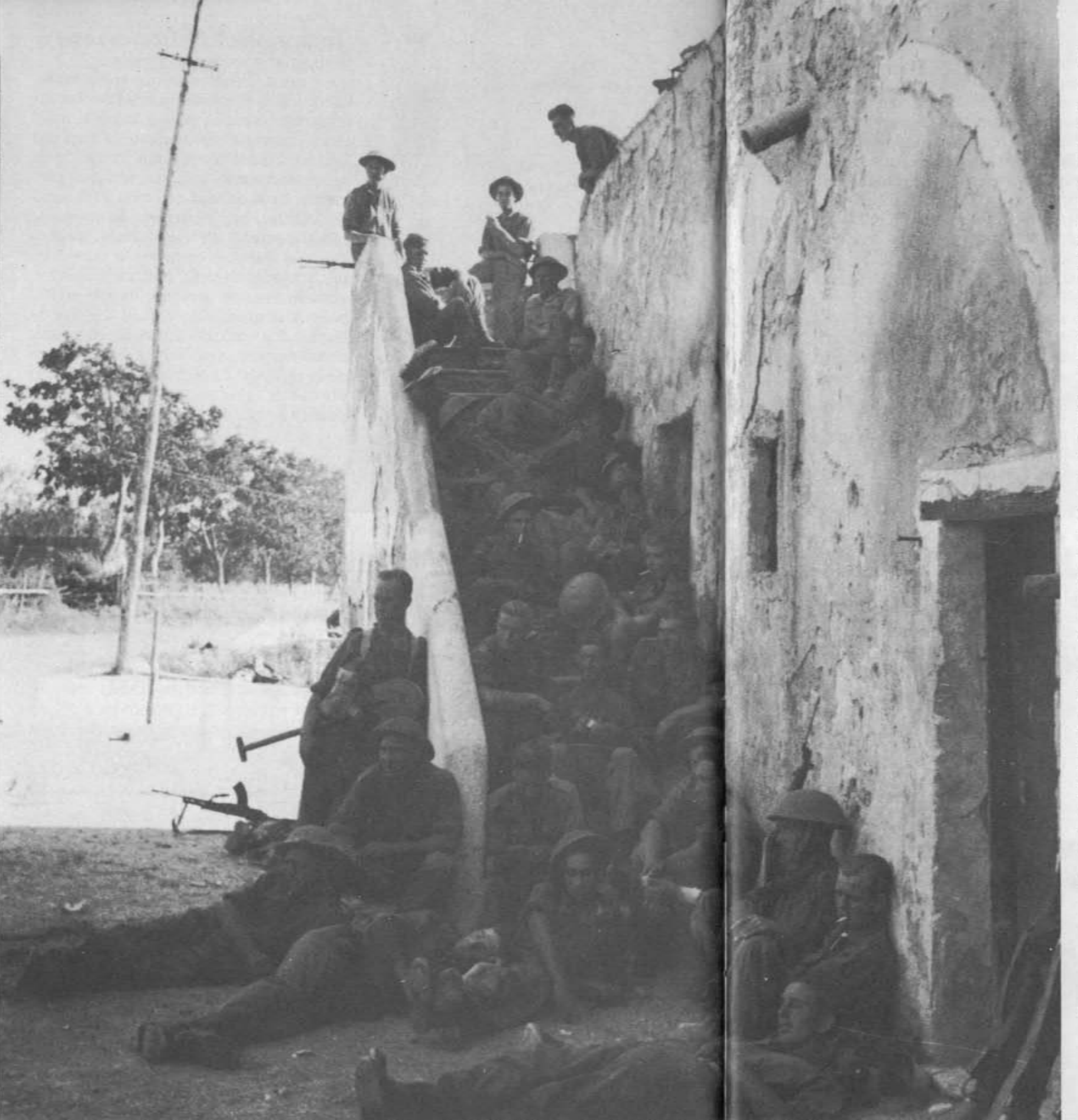
Devastación en la ciudad de Battipaglia y en el depósito del ferrocarril local: el legado de los ataques aliados por aire y mar.

ción y mis gracias a todos los oficiales y hombres del X Cuerpo de Ejército por los excelentes combates que han protagonizado a todo lo largo de esta operación, desarrollada en un terreno muy variado y difícil».

A pesar de todo, el principal objetivo de la operación Avalancha, el puerto de Nápoles, seguía en poder de los alemanes. Era intención de Kesselring fortificar una línea en Mignano, unos noventa kilómetros al Norte de Nápoles, para hacer desde ella una defensa vigorosa, mientras Vietinghoff retardaba el avance aliado combatiendo en retirada. La línea de Cassino, unos doce kilómetros al Norte de la de Mignano, proporcionaba mejores perspectivas para la defensa y Kesselring estaba convencido de que con la anuencia de Hitler y utilizando las dos líneas defensivas, cada una a su tiempo, podría detener a los aliados bastante tiempo al Sur de Roma. Para frenarlos mientras se aprestaban las defensas, Vietinghoff desplegó en la costa occidental el XIV Cuerpo de Ejército Panzer y en la oriental el







con trabajosa lentitud hacia su objetivo. Tres días después inició su marcha el X Cuerpo de Ejército, con la misión de tomar los dos pasos de montaña sobre Salerno. Pero hizo también pequeños progresos y Clark se vio obligado a reforzar a los exploradores de Chiuzi con la 82 División Aerotransportada, al mando de McCreery. Así apoyados, los exploradores atacaron de nuevo el 28 de septiembre y esta vez se abrieron camino a través de los pasos a la llanura de Nápoles, mientras el resto del X Cuerpo de Ejército avanzaba por el Norte, a la misma altura, con la 7.ª División Acorazada desbordando el Vesubio, con las 56 División por su flanco derecho.

A las 09.30 horas del 1 de octubre los primeros elementos británicos de la Guardia de Dragones del Rey, entraron en los arrabales de Nápoles. El mismo Clark se trasladó ese día al frente y cuando supo que sus tropas habían entrado en la ciudad saltó en un vehículo blindado con el general Ridgway y, con una escolta de la 82 División Aerotransportada, se dirigió hacia ella. Pero difícilmente puede decirse que la jornada fuera de triunfo. Como Clark relata: «Sentí que conducía por las fantasmales calles de una ciudad de fantasmas».

No había nadie en las calles, ningún civil, y sólo unos cuantos Carabinieri. Los hombres de la 82 División Aerotransportada se aprestaban a organizar los servicios de policía, aunque apenas había gente sobre quien ejercer la autoridad de vigilancia. Clark y Ridgway llegaron hasta la plaza Garibaldi sin encontrar aún a nadie. Pero el primero advirtió pronto los ojos que le atisbaban detrás de los postigos: «Tenían la sensación de que me contemplaban millones de personas, aunque apenas vislumbré un civil en todo el viaje. Era una sensación fantástica».

Los aliados toman la iniciativa: descanso después de un asalto a una granja, fuera de la amenaza de un contraataque alemán.

No hay que extrañarse de que la población civil no saliese a la calle. Su ciudad estaba destrozada por los efectos de la guerra, ya que los alemanes habían destruido, como de costumbre, todo lo que pudiera tener alguna utilidad después de su retirada. Se pegó fuego a los edificios; ropas de cama, muebles, incluso los archivos municipales sirvieron como combustible. La zona portuaria era una ruina de edificios y almacenes quemados; los accesos a los muelles y diques estaban bloqueados; los barcos del puerto, hundidos; incluso las locomotoras habían sido sacadas de sus vías en los muelles. El abastecimiento de agua estaba contanimado, el suministro de energía eléctrica destruido y las alcantarillas destrozadas, aunque la aportación de los bombardeos aliados en este último sentido tampoco debe olvidarse. En una actitud de aparente venganza contra el pueblo italiano, los alemanes habían llegado a destruir las fábricas de «spaghetti», de las que muchos dependían para subsistir. Las comunicaciones eran agónicas: la red ferroviaria estaba casi enteramente destruida y las carreteras que llevaban a la ciudad habían sido bloqueadas con explosiones en los túneles de las montañas circundantes. El aeródromo, por supuesto, fue minado y antes de que fuese reparado, en una de sus visitas diarias, Clark, se vio obligado a tomar tierra en una pequeña pista del Boulevard Carragiola, que corría a lo largo de la bahía.

Trampas explosivas y cargas retardadas retrasaron los trabajos de reparación. En el Hotel Parker's, uno de los pocos edificios que no había sido presa del fuego, la Marina de los Estados Unidos estableció su cuartel general y allí,

«Tenemos al enemigo en huida»: artillería aerotransportada apoya a los Rangers en los montes de Vietri, como preparación para continuar hacia el Norte.



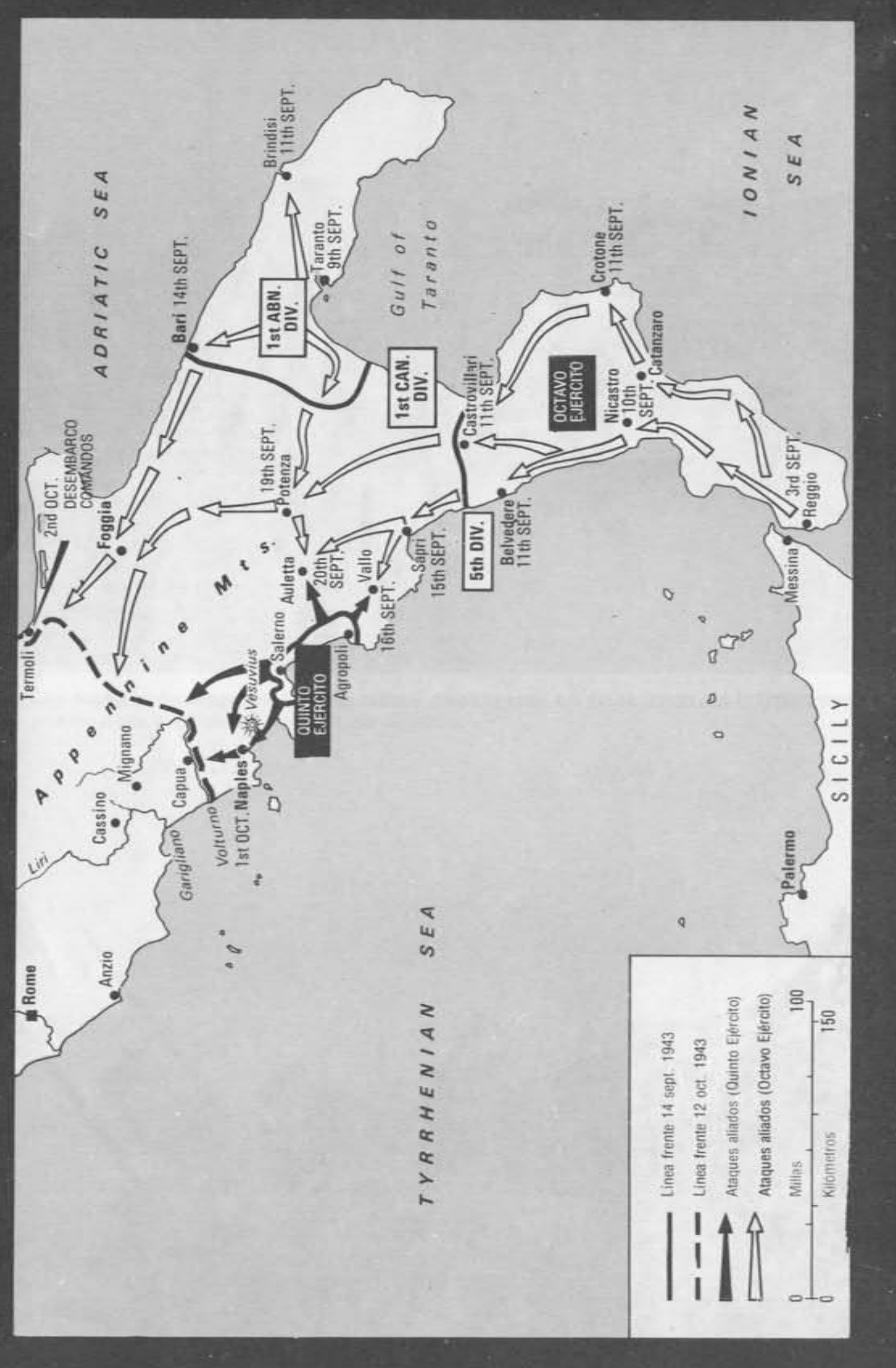


Arriba: **Los Sherman de la 22 Brigada Acorazada y otros vehículos en la carretera a Nápoles.** Abajo: **La compañía de plana mayor del 2.° Batallón del 505 Regimiento de Paracaidistas entra en Nápoles el 2 octubre 1943.**





Los muelles de Nápoles. Los alemanes destruyeron en su retirada las instalaciones del puerto para impedir su uso por los aliados.



Ruptura del Quinto Ejército en la cabeza de playa de Salerno y marcha hacia el Volturno.

en los muros de la bodega, los ingenieros descubrieron un ingenio explosivo oculto con el tiempo justo, según estimaron, para salvar muchas vidas. El primer domingo de los aliados en Nápoles, justamente cuando Clark, McCreery, sus estados mayores y varios centenares de soldados salían de la catedral de la ciudad después de un servicio religioso oficiado por el éxito del desembarco una bomba hizo explosión en el cuartel del Batallón de Ingenieros de la 82 División Aerotransportada. Quedó destruida un ala del edificio, que estaba en el corazón de la ciudad, y varios soldados resultaron muertos o heridos por la caída de cascotes. El propio Clark y varios de sus oficiales acudieron corriendo al escenario y ayudaron a sacar los cuerpos que habían quedado aprisionados. Todavía el 7 de octubre una bomba estalló en la oficina central de correos cuando el edificio estaba lleno de civiles y, como otros muchos incidentes, causó varias bajas.

Sin embargo, a pesar de la amplitud del problema los ingenieros tardaron poco en asumir el control de la situación. La operación fue dirigida por el comodoro William A. Sullivan, de la Marina de los Estados Unidos, con la ayuda del mando británico del puerto, a las órdenes del contraalmirante John A. V. Morse, juntamente con unos pocos ingenieros ingleses y destacamentos de lucha contra incendios de la Marina norteamericana. Se apagaron pronto los fuegos, se bombearon aguas de fuentes no contaminadas y se retiraron los escombros de las vías. Los equipos de limpieza no tocaron los buques echados a pique en el puerto, tarea que hubiese resultado hercúlea; se limitaron a tender puentes sobre ellos, empleándolos como estribos. El 3 de octubre, las carreteras de salida de los muelles estaban libres y un día después se hallaba listo el primer amarradero para un barco tipo Liberty. Nuevos amarraderos se fueron abriendo poco a poco y cuando se restauró el pleno uso del puerto y las zonas adyacentes, el Quinto Ejército pudo superar sus obstáculos y tratar de recuperar el tiempo perdido. A los pocos días pasaban a través del puerto de Nápoles 20.000 toneladas de suministros diarias para hacer frente a las necesidades, y a finales de octubre habían sido desembarcadas 155.000 toneladas de suministros y 37.000 vehículos.

Mientras se reparaba el puerto, los dos cuerpos de ejército de Clark continuaban su acometida contra el Volturno, con un total de 100.000 hombres empeñados en el avance. Desafortunadamente, con el otoño empeoró el tiempo y el tono de alegría que debía haber acompañado el éxito de la invasión de Salerno comenzó a empañarse. Los vientos fríos y las duras tormentas llevaron la congoja al espíritu de los hombres y la difícil situación de las comunicaciones causó serios retrasos en las entregas de equipo, hasta el punto de que muchos soldados tuvieron que seguir con las ligeras ropas de verano. Los vehículos se hundían en el barro; una división informó que sólo tenía ocho jeeps disponibles para moverse y que el resto de sus vehículos de transporte estaba hundido hasta los ejes. Por si fuera poco, la retaguardia alemana no cejó en su continuo fuego de artillería. Así, en los primeros días de octubre, con los alemanes preparando excelentes posiciones en la zona montañosa al Norte del Volturno y los aliados acercándose con exasperante lentitud hacia el río por un terreno pelado, las perspectivas eran ciertamente sombrías.

Sin embargo, la invasión de Salerno podía ser ahora recordada por los aliados con satisfacción. Había sido el primer y mayor ataque anfibio contra la Europa del Eje y, a pesar de los desesperados esfuerzos de los defensores, se había conseguido el éxito. Considerando los riesgos de la operación, el costo no había sido de ningún modo excesivo. Las bajas conjuntas fueron de 2.349 muertos, 7.366 heridos y 4.099 desaparecidos, muchos de los cuales darían señales de vida más tarde en los campos de prisioneros.

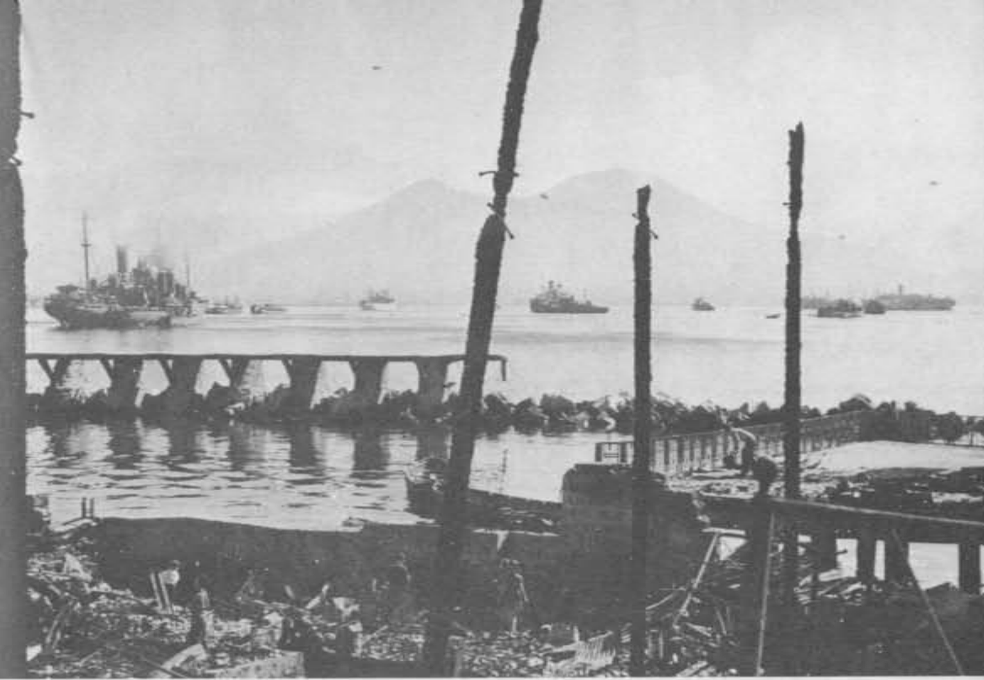


Arriba y abajo: **Instalaciones ferroviarias, oficinas, casas y fábricas fueron destruidas, parte por la táctica alemana y parte por los bombardeos aliados.** Derecha: **Clark realiza una de sus visitas a la ciudad.**



Arriba: **El primer domingo en Nápoles; Clark y algunos oficiales de alta graduación abandonan la catedral después de un servicio de acción de gracias. Inmediatamente después, una explosión destruiría los barracones de artillería.** Abajo: **La explosión en la oficina de correos. Varias personas murieron en la explosión, que tuvo lugar algunos días después de que los aliados tomasen la ciudad.**





El puerto es rápidamente reparado y los convoyes de suministros comienzan a llegar.





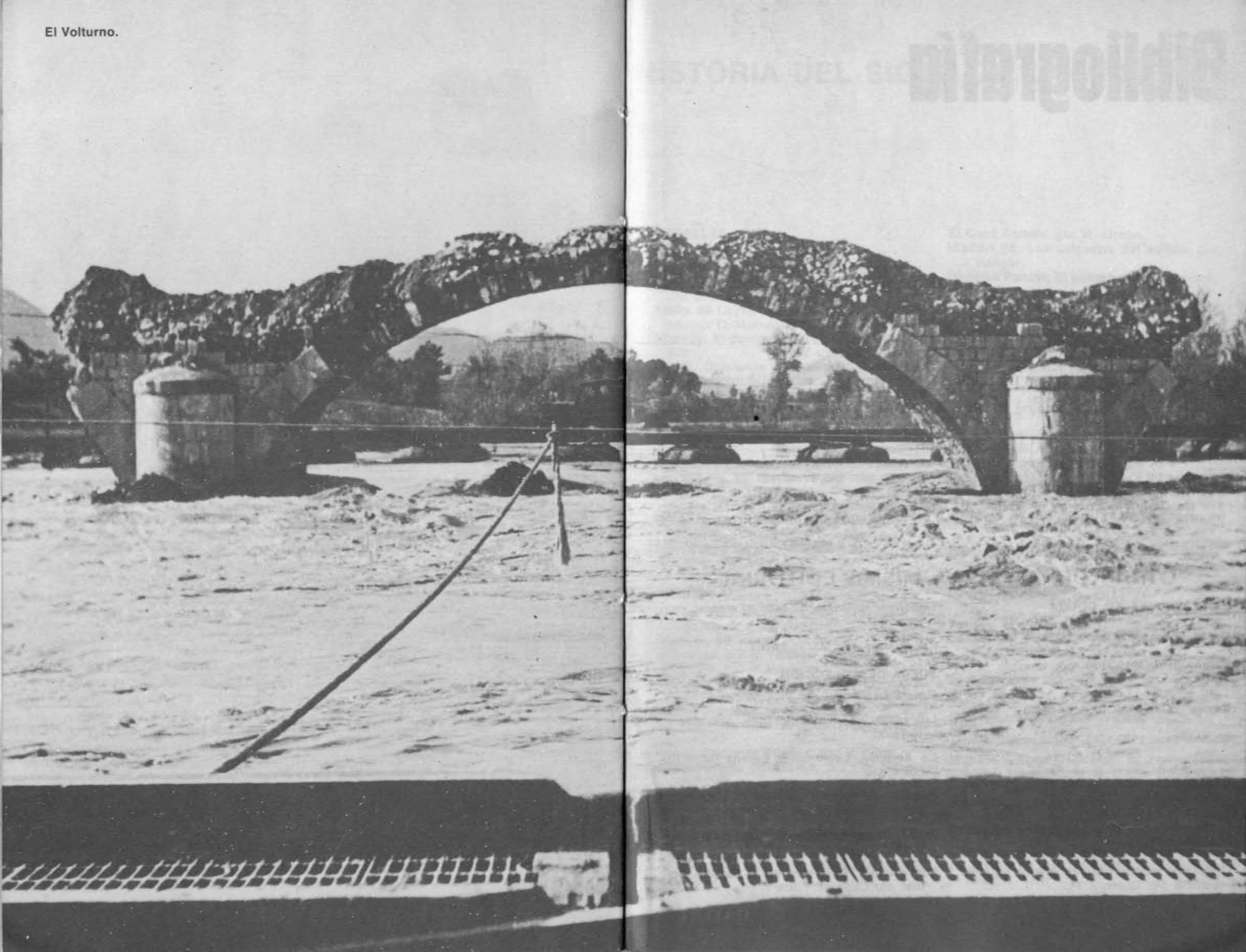




El poder aéreo (arriba) de los aliados entra en acción para preparar el terreno para el avance hacia el Volturno (izquierda).

Los alemanes, por su parte, se podían sentir igualmente satisfechos de los resultados. Aunque no habían impedido la invasión (tarea que no les habría resultado imposible si Hitler hubiese ordenado que las tropas de Rommel se uniesen en el Sur a las de Kesselring), sí habían retrasado la toma del puerto de Nápoles, se habían retirado del Sur de Italia en buen orden a formidables posiciones defensivas y habían superado la rendición italiana sin que los aliados obtuvieran de ella ninguna clase de beneficio. Como el general Alexander admitió: «Los alemanes podían reclamar con cierta justicia, si no una victoria, sí un importante éxito sobre nosotros».

Pero el valor real de la operación no debe medirse en términos de bajas, de terreno conquistado o de realizaciones tácticas. Tiene un significado mucho más amplio. Como dijo el almirante Hewitt en su informe, la Operación Avalancha «marcó el comienzo del fin del poder militar alemán».



El Volturno.

Bibliografía

A Don at War by David Hunt (William Kimber, Londres)
Calculated Risk by General Mark Clark (Harper-Row, Nueva York)
Command Decisions by Kent R Greenfield (Methuen, Londres)
Crusade in Europe by Dwight D Eisenhower (Heinemann, Londres. Doubleday Nueva York)
El Alamein to the River Sangro by Field-Marshal Montgomery of Alamein (Hutchinson, Londres)
Italy and the Second World War by Field-Marshal Pietro Badoglio (OPU, Oxford)
Memoirs by Field-Marshal Alexander of Tunis (Cassell, Londres)
Memoirs by Field-Marshal Kesselring (William Kimber, Londres)
Memoirs by Field-Marshal Montgomery of Alamein (Collins, Londres)
Salerno by Hugh Pond (William Kimber, Londres)
The Campaign in Italy by Eric Linklater (HMSO, Londres)
The German Army in the West by Siegfried Westphal (Casell, Londres)

SAN MARTIN
HISTORIA DEL SIGLO DE LA VIOLENCIA

batallas libro nº 13

No había nadie en las calles cuando Clark y Ridgway entraron en Nápoles. Pero Clark advirtió pronto los ojos que le atisbaban detrás de los postigos «Tenía la sensación de que me contemplaban millones de personas, aunque apenas vislumbré un civil en todo el viaje. Era una sensación fantástica. Sentí que conducía por las fantasmales calles de una ciudad de fantasmas».

